Tweede Kamer der Staten-Generaal

2

Vergaderjaar 2015–2016

34 300 XII

Vaststelling van de begrotingsstaten van het Ministerie van Infrastructuur en Milieu (XII) voor het jaar 2016

Nr. 5

VERSLAG HOUDENDE EEN LIJST VAN VRAGEN EN ANTWOORDEN

Vastgesteld 9 oktober 2015

De vaste commissie voor Infrastructuur en Milieu, belast met het voorbereidend onderzoek van dit voorstel van wet, heeft de eer verslag uit te brengen in de vorm van een lijst van vragen met de daarop gegeven antwoorden voor wat betreft de niet water gerelateerde artikelen.

De vragen zijn op 22 september 2015 voorgelegd aan de Minister en de Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu. Bij brief van 8 oktober 2015 zijn ze door de Minister en de Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu beantwoord.

Met de vaststelling van het verslag acht de commissie de openbare behandeling van het wetsvoorstel voldoende voorbereid.

De voorzitter van de commissie,
Van Dekken

Adjunct-griffier van de commissie,
Tijdink

kst-34300-XII-5
ISSN 0921 - 7371
’s-Gravenhage 2015

1
Vraag:
Wat is de uitkomst van het Bestuurlijk Overleg van 22 september 2015 tussen LTOGlaskracht, het College voor de Toelating van Gewasbeschermingsmiddelen en Biociden (CTGB) en het Ministerie van Economische Zaken? Welke afspraken zijn er gemaakt met LTOGlaskracht en het CTGB? Bestaan er zuiveringsvoorschriften zonder meetprotocollen? Hoe wordt er uitvoering gegeven aan de motie van de leden Bosman en Lodders (Kamerstuk 27 858, nr. 259)? Wat is het tijdspad?

Antwoord:
Over de uitkomsten van het bestuurlijk overleg van 22 september 2015 wordt u zo spoedig mogelijk separaat schriftelijk geïnformeerd. Daarbij wordt aangegeven op welke wijze invulling wordt gegeven aan de motie van de leden Bosman en Lodders.
Een meetprotocol voor zuiveringstechnieken is in ontwikkeling en verkeert in een vergevorderd stadium en zal naar verwachting begin 2016 beschikbaar zijn, zodoende ruimschoots voor het moment dat de verplichting in 2018 in werking treedt.

2
Vraag:
Waar komen de ontvangsten met betrekking tot ruimtelijke ordening vandaan?

Antwoord:
De ontvangsten van ruimtelijke ordening bestaan, naast eventuele incidentele ontvangsten vanwege het afwikkelen van subsidies e.d., uit een structurele bijdrage van de Waterschappen voor de uitvoering van de basisregistraties door het Kadaster. IenM neemt deze middelen mee in haar jaarlijkse opdracht aan het Kadaster ter uitvoering van die basisregistraties.

3
Vraag:
Waarom wordt de uitspraak van de rechter in de Klimaatzaak niet genoemd in de begroting?

Antwoord:
Op 1 september jl. heb ik uw Kamer per brief (Kamerstuk 32 813, nr. 103) geïnformeerd over de kabinetsreactie op het vonnis in de rechtszaak tussen Urgenda en de Staat van 24 juni jongstleden. Het kabinet begint met het uitvoeren van het vonnis en zal tegen de uitspraak van de rechtbank hoger beroep aantekenen. Gezien deze voorgenomen werkwijze vindt u de uitspraak van de Klimaatzaak niet terug in de begroting. Dit is ook niet nodig omdat de begroting gaat over reeds voorgenomen uitgaven.

4
Vraag:
Waarom wordt er geen rekening gehouden met een verhoging van de uitgaven op het artikel Tegengaan van Klimaatverandering nu het kabinet extra maatregelen moet nemen om tegemoet te komen aan het vonnis van de rechter in de Klimaatzaak?

Antwoord:
Op 1 september jl. heb ik uw Kamer per brief (Kamerstuk 32 813, nr. 103) geïnformeerd over de kabinetsreactie op het vonnis in de rechtszaak tussen Urgenda en de Staat van 24 juni jongstleden. Het kabinet zal tegen

de uitspraak van de rechtbank hoger beroep aantekenen en begint met het uitvoeren van het vonnis.

Er wordt in eerste instantie uitvoering gegeven aan het vonnis middels een aantal lopende onderzoeken, zoals het Interdepartementale Beleidsonderzoek «Effectiviteit IBO CO_2 reductiemaatregelen» (hierna «het IBO»). Deze onderzoeken zullen bouwstenen aandragen voor aanvullende maatregelen om emissies van broeikasgassen verder te reduceren. Het IBO wordt naar verwachting eind 2015 afgerond. Het kabinet zal u in de eerste helft van 2016 zijn standpunt op het IBO toesturen en daarbij aangeven welke vervolgstappen genomen zullen worden.

5
Vraag:
Hoeveel zou de uitstoot van CO_2 en fijnstof verminderen als de maximumsnelheid op de snelwegen teruggebracht wordt van 130 naar 120 kilometer per uur?

Antwoord:
In het onderzoek dat is bijgevoegd bij mijn brief van 28 november 2011 (Kamerstuk 32 646, nr. 13) is aangegeven dat het effect van de geplande snelheidsverhoging op de CO_2-emissie circa 0,4 Mton / jaar bedraagt en op fijnstof (PM10) circa 33 ton / jaar.

Bij deze berekening is uitgegaan van het bereiken van het eindbeeld van de snelhedenkaart (130 km/u op ca 80% van het wegennet).

Op dit moment is het aandeel wegen met een (permanente) limiet van 130km/u echter kleiner (ca 50%), waardoor ook het effect van wijziging van de maximumsnelheid vooralsnog kleiner is.

Door verschoning van het wagenpark zal overigens het effect bij bereiken van het eindbeeld in latere jaren kleiner zijn dan berekend in 2011.

6
Vraag:
Op welke wijze gaat u tegemoet komen aan de opdracht van de Europese Commissie om extra maatregelen te nemen om de doelen van de Kaderrichtlijn Water te halen, met name op het gebied van het verminderen van meststoffen en landbouwgif?

Antwoord:
De ontwerpstroomgebiedbeheerplannen hebben tot 22 juni ter inzage gelegen. Sindsdien zijn de reacties verwerkt en zijn er diverse onderdelen geactualiseerd. Met het maatregelprogramma dat nu in de conceptstroomgebiedbeheerplannen is opgenomen, wordt verwacht dat de doelen van de Kaderrichtlijn Water uiterlijk in 2027 gerealiseerd kunnen worden. Daarbij is het wel van belang dat de afspraken van het bestaande beleid worden nagekomen, dat de ontwikkeling van de toestand goed wordt gevolgd en dat op grond daarvan, indien nodig, maatregelen worden bijgesteld. Hiervoor zijn trajecten benoemd, zoals de evaluatie van de Meststoffenwet die het kabinet in 2016 uitvoert en de tussenevaluatie van het beleid ten aanzien gewasbeschermingsmiddelen in 2018. Bij de evaluatie van de Meststoffenwet zal rekening worden gehouden met de doelen van de Nitraatrichtlijn, én met de doelen van de Kaderrichtlijn Water waaronder die voor drinkwaterwinningen. Om de uitvoering van het huidige beleid te optimaliseren en om ook aandacht te schenken aan nieuwe stoffen, die nog niet zijn opgenomen in de doelen van Kaderrichtlijn Water, is aan de Tweede Kamer in november een werkprogramma toegezegd. Hierin worden de resterende knelpunten geanalyseerd en

uitgewerkt volgens een methode die is voorgesteld door de Adviescommissie Water.

7
Vraag:
Wanneer zal de evaluatie van het Energieakkoord aan de Kamer aangeboden worden?

Antwoord:
In het najaar 2016 zal via de Minister van Economische Zaken, de evaluatie van het Energieakkoord aan de Tweede Kamer worden aangeboden.

8
Vraag:
Welke middelen kan de Kamer, indien gewenst, op een andere manier toewenden dan u voorstelt, dus hoeveel vrije ruimte is er in totaal?

Antwoord:
De vrije ruimte verschilt per beleidsartikel. In de tabel budgettaire gevolgen van beleid wordt het juridisch verplichte deel van het budget weergegeven. Het overige deel dient te worden onderverdeeld in bestuurlijke verplichtingen en middelen die bestemd zijn voor de uitvoering van wettelijke taken. Vrij besteedbaar middelen kunnen vaak alleen worden gevonden in een klein deel van de begrotingspost «Opdrachten», wat neerkomt op gemiddeld 1% – 2% van het totale budget.

9
Vraag:
Hoe stimuleert u het gebruik van de fiets? Hoeveel geld is hier in 2016 voor beschikbaar en op welke wijze wordt dit geld besteed?

Antwoord:
– Fietsbeleid is in de eerste plaats een decentrale verantwoordelijkheid. Ik heb hierbij een stimulerende en faciliterende rol. Die rol vul ik ondermeer in door het bijeenbrengen van partijen en het zorgen voor kennisontwikkeling en kennisverspreiding.
– Om mijn faciliterende rol goed in te kunnen vullen neem ik deel aan de Tour de Force.
– Ik werk hierin samen met de decentrale overheden en bedrijven om een impuls te geven aan het fietsgebruik, en om mogelijke knelpunten weg te nemen. Gezamenlijk hebben we een Agenda Fiets 2015–2020 opgesteld. Naast de inzet van menskracht investeren wij € 160.000,– per jaar voor onderzoeken. De gezamenlijke decentrale overheden leggen eenzelfde bedrag in.
– In het programma Beter Benutten is voor circa € 137 miljoen aan fietsmaatregelen uitgevoerd. Een inschatting voor het Vervolg programma kan ik nog niet maken. Wel zie ik dat alle regio's veel aandacht hebben voor fietsmaatregelen.
– Naast de fietsstimulering via het programma Beter Benutten wordt via ProRail gewerkt aan de uitbreiding van het aantal fietsparkeerplaatsen bij stations. Dit gebeurt op basis van cofinanciering. Voor de periode 2012–2020 heeft IenM hiervoor een bedrag van € 222 miljoen beschikbaar op het Infrafonds. Op basis van de projecten die op dit moment in uitvoering of studie zijn is de verwachting dat in 2016 een uitgave van circa € 20 miljoen zal worden gedaan, waarvan € 11,5 miljoen rijksgeld en € 8,5 miljoen regionale cofinanciering

Om een goede belangenbehartiging voor fietsers mogelijk te maken krijgt de Fietsersbond een jaarlijkse subsidie van € 574.000,–

10
Vraag:
Kunt u aangeven hoe de plannen tot aanleg van kolencentrales zich verhouden tot het behalen van de milieudoelstellingen, waaronder de doelstellingen voor de luchtkwaliteit?

Antwoord:
Plannen tot aanleg van kolencentrales worden getoetst aan milieu en natuurregelgeving om te beoordelen of ze passen binnen de doelstellingen. Onder andere de provincies en de Nederlandse Emissieautoriteit voeren deze taken uit. Als dat nodig is voor bijvoorbeeld de lokale luchtkwaliteit leggen de provincies extra beperkingen aan de uitstoot op.

11
Vraag:
Kunt u aangeven welke gevolgen de bouw van megastallen in ruimtelijk opzicht zullen hebben voor het landschap, welke milieu en gezondheidsgevolgen te verwachten zijn en hoe deze schaalvergroting in de agrarische sector zich verhoudt tot ruimtelijke- en milieudoelstellingen?

Antwoord:
Het ruimtelijk beleid ten aanzien van megastallen is de verantwoordelijkheid van provincies en gemeenten. De gevolgen van de bouw van megastallen in ruimtelijk opzicht voor het landschap zijn afhankelijk van de grootte van de stal, de aard van het landschap en de wijze van inpassing in het landschap. Het ruimtelijk beleid ten aanzien van megastallen is de verantwoordelijkheid van provincies en gemeenten. Bij de bouw van een nieuwe (mega)stal gelden veelal strengere emissie-eisen dan voor een bestaande stal. Of dit tot stijging of daling van milieuemissies leidt, hangt onder andere af van de omvang van de stal (hoe meer dieren, hoe hoger de emissies) en van de vraag of de (mega)stal in de plaats komt van een oude stal met hogere emissies per dierplaats. Ook de effecten van de bouw van megastallen op de volksgezondheid zullen per geval verschillen. Daarbij is er weinig wetenschappelijke kennis over de relatie tussen stalgrootte en effecten van zoönosen (van dier op mens overdraagbare ziekten) op de volksgezondheid. Op dit moment wordt onder leiding van het RIVM onderzoek gedaan naar de gezondheidseffecten voor omwonenden in de buurt van veehouderijbedrijven. De resultaten zullen medio 2016 ter beschikking komen.

12
Vraag:
Kunt u aangeven wat de gevolgen zijn voor files en voor de bereikbaarheid van een weer groeiende Nederlandse economie? Welke feitelijke knelpunten ontstaan als gevolg van de verwachte economische groei volgend jaar en de jaren daarop? Op welke manieren anticipeert u op een groei van de economie en de mobiliteit van personen en goederen de komende jaren?

Antwoord:
De Publieksrapportage Rijkswegennet laat zien dat de files op het hoofdwegennet sinds medio vorig jaar toenemen. Dit is voornamelijk te verklaren door de aantrekkende economie en de lagere brandstofprijzen. Ondanks de aantoonbare positieve effecten van aanleg van meer wegen en rijstroken, is de toename ook voorzien in de door mij gehanteerde verkeersmodellen. Ik werk om die reden in de periode tot en met 2028 nog steeds hard aan de vergroting van de capaciteit op het hoofdwegennet. Gemiddeld investeer ik ca € 1,5 miljard per jaar in de aanleg van wegen. Nog dit jaar is bijvoorbeeld de openstelling de A15 Maasvlakte-Vaanplein

voorzien. Daarnaast werk ik ook met het Programma Beter Benutten aan een reductie van de files (zoals via Spitsmijden en Spookfiles A58).

13
Vraag:
Wordt de deadline van 1 januari 2016 haalbaar geacht inzake het wetsvoorstel ter instelling van de Autoriteit Nucleaire Veiligheid en Stralingsbescherming (ANVS)? Zo nee, wat zijn hiervan de gevolgen?

Antwoord:
De planning van 1 januari 2016 inzake het wetsvoorstel ter instelling van de Autoriteit Nucleaire Veiligheid en Stralingsbescherming is niet langer realistisch. Weliswaar is onlangs (22 september 2015) het verslag door de vaste commissie van Infrastructuur en Milieu van de Tweede Kamer over het wetvoorstel uitgebracht, waarmee een belangrijke stap is gezet, maar de parlementaire behandeling zal niet voor eind van dit jaar zijn afgerond. De ANVS zal dus niet per 1 januari 2016 een zelfstandig bestuursorgaan worden. De ANVS zal daardoor langer als dienst van het Ministerie van Infrastructuur en Milieu functioneren. Ook met de inwerkingtreding in de loop van 2016 kan worden voldaan aan internationale verplichtingen.

14
Vraag:
Brengen de wijzigingen van naam en algemene doelstellingen onder de artikelen 19, 20 en 22 wijzigingen in de kengetallen met zich mee? Zo ja, welke?

Antwoord:
De wijzigingen van naam en algemene doelstellingen onder de artikelen 19, 20 en 22 brengen geen wijzigingen in de kengetallen met zich mee.

15
Vraag:
Wat moet de Kamer zich voorstellen bij het interdepartementaal beleidsonderzoek (IBO) naar de financiering van toekomstige bereikbaarheidsopgaven? Kunt u aangeven wat dit gaat betekenen voor de controlefunctie van het parlement? Hoe stelt u zich dit voor? Wanneer mag de Kamer de uitkomsten van genoemd onderzoek verwachten?

Antwoord:
Het IBO wordt dit najaar uitgevoerd. Voorjaar 2016 verschijnt het kabinetsstandpunt over de uitkomsten van dit IBO. Dat is een passend moment om de door uw Kamer gestelde vragen te beantwoorden.

16
Vraag:
Welke landen staan op de eerste, tweede en derde plek op de lijst van beste infrastructuur ter wereld? Maakt het World Economic Forum een uitsplitsing qua type infrastructuur bij de beoordeling daarvan?

Antwoord:
Op de «World Economic Forum (WEF) Infrastructure top ten global competitiveness index 2014–2015» staat Hong Kong SAR op plaats 1, Singapore op plaats 2, Verenigde Arabische Emiraten op plaats 3. Nederland staat op plaats 4. Het WEF maakt een uitsplitsing naar de volgende typen verkeersinfrastructuur: wegen, spoor, zeehavens, luchtvervoer.Een overzicht van de «World Economic Forum Infrastructure top ten global competitiveness index 2014–2015», waaronder een uitsplitsing naar type infrastructuur, is te vinden op http://www.weforum.org/reports/global-competitiveness-report-2014–2015.

17
Vraag:
Hoeveel kilometer spoor is er per jaar gerealiseerd in de periode 2000–2015? Hoeveel kilometer rijstroken? Hoeveel kilometer spoor en rijstroken zal er naar verwachting per jaar worden gerealiseerd in de periode 2015–2028 gezien de huidige beschikbare middelen?

Antwoord:
«Wegen» en «spoor» zijn niet zonder meer met elkaar te vergelijken. Bij spoor is veel geld geïnvesteerd in stationsprojecten en projecten op het gebied van bijvoorbeeld veiligheid, elektrificatie en specifieke uitbreidingen van de infrastructuur. Dit leidt tot een beperkt aantal extra kilometers infrastructuur. Daarnaast is in 2007 en 2012 het effect te zien van de ingebruikname van een aantal grote spoorprojecten en nieuwe lijnen. Er wordt bij spoor specifiek geïnvesteerd waar dit voor de verwachte vervoervraag van personen en goederen en de dienstregeling nodig is. Bovendien wordt in de Lange Termijn Spooragenda het principe van eerst «beter» dan «meer» gevolgd.

Aanleg: 2000–2015

Spoorwegen:

In onderstaande tabel wordt voor de periode 2000–2015 per jaar het aantal kilometers extra/nieuw spoor (dus inclusief dubbel- en 4-sporigheid) weergegeven. Hierbij is een kilometer dubbelsporige spoorlijn als twee kilometers geteld.

Jaar	Km spoor
2000	51
2001	7
2002	16
2003	32
2004	13
2005	26
2006	0
2007[1]	513
2008	0
2009	3
2010	0
2011	0
2012	100
2013	-5
2014	2
2015	0

[1] *2007 betreft zowel 4 sporen Amsterdam Bijlmer-Utrecht, HSL-zuid en Betuweroute.*

Hoofdwegen:

Onderstaande tabel geeft een actueel inzicht in het aantal kilometer aangelegde rijstroken. Het gaat om toevoegen van rijstroken door nieuwe aanleg, wegverbreding en op vluchtstroken. Aanleg van vluchtstroken of in-en uitvoegstroken tellen niet mee.

Jaar	Km Weg
2000	42
2001	7
2002	33
2003	149

Jaar	Km Weg
2004	79
2005	56
2006	115
2007	172
2008	198
2009	55
2010	382
2011	289
2012	131
2013	179
2014	169
2015	244

Aanleg Kabinet Rutte II: eind 2012 – medio 2017

Spoorwegen:

Voor de periode 2012–2017 (Kabinet Rutte II) is de oplevering voorzien van:

OV SAAL, Cluster A (Weesp Lelystad)	+ 1,0 km Hoofdspoor
OV SAAL, Cluster C (rondom Amsterdam)	+ 15,0 km Hoofdspoor
VleuGel, spoorverdubbeling Utrecht-Amsterdam-Rijnkanaal	+ 5,0 km Hoofdspoor
Leeuwarden – Groningen	+ 6,5 km Hoofdspoor
Rodeschool – Eemshaven	+ 3,1 km Hoofdspoor
Vrijleggen MerwedeLingeLijn	+ 1,5 km Hoofdspoor,
– 1,0 km Zijspoor	
Zwolle-Herfte	+ 9,0 km Hoofdspoor,
– 7,7 km Zijspoor	
Zwolle – Kampen	– 1,8 km Hoofdspoor, – 2,0 km Zijspoor

Daarnaast zijn enkele andere (minder omvangrijke) infraprojecten nog in studie.

Hoofdwegen:

Voor hoofdwegen wordt onder dit Kabinet 717 km rijstrook opengesteld. Hiervan is 446 km reeds opengesteld en wordt openstelling van 271 km nog verwacht.

Jaar	Km Weg
Eind 2012	17
2013	179
2014	169
2015	244
2016	77
Eerste helft 2017	31

Aanleg: medio 2017 – 2028

Spoorwegen:

Na 2017 zal het aantal kilometers spoor stijgen als gevolg van PHS en de middellange termijn OV SAAL. Een exact aantal kilometers is voor deze periode niet aan te geven.

Hoofdwegen:

Onder dit Kabinet wordt nu nog gewerkt aan planuitwerking of realisatie van projecten die tussen medio 2017 t/m 2028 meer dan 750 kilometer rijstrooklengte toevoegen aan het hoofdwegennnet. Daarnaast zijn er MIRT-onderzoeken en Verkenningen gestart waarvan nog niet duidelijk is tot hoeveel kilometers aanleg deze zullen leiden.

18
Vraag:
Wat wilt u aan het einde van het EU-voorzitterschap bereikt hebben op de onderwerpen Vierde Spoorpakket, luchtvaart en circulaire economie, oftewel waar wil u uitkomen?

Antwoord:
In de Staat van de Unie, die uw Kamer dit najaar zal ontvangen, worden de dossiers die naar verwachting tijdens het Nederlandse voorzitterschap spelen uitgelicht. Ook wordt ingegaan op de (richting van de) Nederlandse standpuntbepaling op die dossiers. Dit biedt gelegenheid om voorafgaande aan het voorzitterschap met uw Kamer over deze dossiers van gedachten te wisselen. Als onpartijdige voorzitter zal Nederland zich vooral inzetten om de lopende agenda verder te brengen.

Voor het Vierde Spoorpakket zal Nederland de onderhandelingen met het Europees parlement voeren op basis van de algemene oriëntatie die naar verwachting onder Luxemburgs voorzitterschap zal worden afgerond.

Wat betreft luchtvaart worden begin december 2015 de Aviation Strategy en voorstellen over EASA, Drones en mandaten voor luchtvaartonderhandelingen verwacht. De Strategy wil Nederland agenderen op de Aviation Summit. De overige voorstellen wil Nederland in de formele Transportraad agenderen om besluitvorming verder te brengen.
Voor circulaire economie heeft Nederland suggesties gegeven voor de voorstellen van de Commissie. Deze suggesties zijn op 23 juni 2015 naar de Kamer gezonden. Ze richten zich onder andere op een integrale aanpak en vernieuwing in werkwijze, onder meer door de inzet van aanvullende instrumenten naast wetgeving. Het circulaire economie pakket verschijnt naar verwachting op 2 december. Nederland wil dit pakket tijdens de Milieuraad agenderen.

19
Vraag:
Hoe staat het met de uitvoering van de breed gedragen motie van het lid De Rouwe c.s. (Kamerstuk 34 000-XII, nr. 27) om Single European Sky tijdens het EU-voorzitterschap topprioriteit te geven (mede in het licht van de toezeggingen in de brief van 3 maart jl.)?

Antwoord:
Op 25 september jl. heb ik uw Kamer per brief nader geïnformeerd over de motie De Rouwe c.s. (Kamerstuk 21501–33, nr. 556). Daarin is aangegeven dat Nederland, overeenkomstig de wens van uw Kamer, met de Commissie verkent hoe realisatie van de SES doelen verder gebracht kan worden tijdens het Nederlandse voorzitterschap. Nederland zal, zodra de politieke patstelling tussen Verenigd Koninkrijk en Spanje rond Gibraltar is opgelost, de volgende stap in het herzieningsproces voor de SES basisverordeningen (triloog tussen Raad en EP) starten. Voorts heeft Nederland bij de Commissie nadrukkelijk aandacht gevraagd om het onderwerp een plek te geven in de EU Aviation Strategy die later dit jaar verschijnt. Deze Strategy vormt de basis voor de Aviation Summit die het Nederlandse voorzitterschap samen met de Commissie op 20 en

21 januari 2016 organiseert voor EU bewindspersonen en de top van het Europese luchtvaartbedrijfsleven. Daarnaast beziet Nederland met de Commissie of tijdens het Nederlandse voorzitterschap een speciale bijeenkomst besteed kan worden aan de resultaten van de eerste periode van het SESAR onderzoeksprogramma.

20
Vraag:
Kunt u aangeven welke concrete uitvoering er wordt gegeven aan de opmerking «Openbaar vervoer, spoor en weg worden aan elkaar gekoppeld zodat één mobiliteitssysteem ontstaat.»?

Antwoord:
We kijken in samenwerking met regionale overheden steeds nadrukkelijker naar het gehele systeem om het in zijn totaliteit beter te laten functioneren (één mobiliteitssysteem). Kern van de ambitie in de LTSA 2 is een optimale reis «van deur tot deur». Het waarmaken van deze ambitie vereist intensieve samenwerking en betrokkenheid van veel partijen. Hiervoor zijn onder meer de OV en spoortafels opgericht.

Op korte termijn wordt door middel van het programma Beter Benutten gewerkt aan het totstandbrengen van één mobiliteitssysteem in de Beter Benutten regio's. De werkwijze Beter Benutten zal in de toekomst verankerd worden in het MIRT proces. Over de vraag hoe dat precies vorm wordt gegeven, ga ik met de regio's in gesprek. Hierover zal ik u in 2016 informeren.
Vooruitlopende daarop wordt al voor een aantal lange termijn opgaven middels de MIRT-onderzoeken nadrukkelijk samengewerkt met de regio's en wordt daarbij het gehele mobiliteitssysteem in beschouwing genomen.

21
Vraag:
Wat is de inzet van Nederland tijdens de gesprekken over het nieuwe Europese beleid voor de circulaire economie? Kunt u dit in cijfers uitdrukken? Bijvoorbeeld percentage recycling in 2020, 2040 en 2050?

Antwoord:
De Europese Commissie heeft aangekondigd vóór eind 2015 met ambitieuze voorstellen te komen voor de circulaire economie en de afvalwetgeving.

Nederland heeft op verzoek van de Commissie suggesties gedaan voor de richting waarin deze voorstellen zich zouden kunnen ontwikkelen. Deze suggesties, in het paper «Further proposals for a circular economy package» zijn op 23 juni 2015 naar de Kamer gezonden (Kamerstuk 22 112, nr. 1979).

De Nederlandse suggesties zijn niet gericht op kwantitatieve doelen maar op een integrale aanpak en vernieuwing in werkwijze, onder meer door de inzet van aanvullende instrumenten naast wetgeving. Hierbij worden de Nederlandse ervaringen met Green Deals onder de aandacht gebracht en worden mogelijkheden verkend voor het realiseren van internationale Green Deals.

Na het verschijnen van het voorstel van de Europese Commissie zal het kabinet haar standpunt vormen en de Kamer informeren.

22
Vraag:
Waarop is het minimum van 10% van het budget voor ambities op het terrein van Intelligente Transport Systemen gebaseerd? Is er, naast het genoemde minimum van 10%, ook een maximum verbonden aan de inzet van middelen voor de ambities op het vlak van ITS?

Antwoord:
– De ontwikkeling van ITS (Intelligente Transport Systemen) voor verkeer en vervoer is een belangrijke prioriteit, zowel voor reizigers, marktpartijen en overheden. Om die reden hebben de samenwerkende Beter Benutten partners afgesproken tenminste 10% te investeren in ITS-projecten.
– De 10% betreft een minimum van ieders (regio's en I&M) in te brengen budget in het totale programma, zodat alle deelnemers naar draagkracht dezelfde gezamenlijke inspanning doen in de wetenschap dat alleen de positieve effecten naar rato zullen ervaren.
– Er is geen maximum aan verbonden; indien regio's of I&M meer willen doen dan is die mogelijkheid aanwezig, zowel binnen als buiten het BB-programma.

23
Vraag:
Kan een nadere toelichting gegeven worden op de projecten onder Beter Benutten? Waar wordt de overige 90% aan besteed? Wat is het percentage aangegane bestuurlijke en juridische verplichtingen?

Antwoord:
In totaal wordt tenminste 10% van het budget besteed aan ITS maatregelen. De overige 90% worden besteed aan maatregelen die bijdragen aan de verbetering van de reistijd van deur tot deur.

Het percentage bestuurlijke verplichtingen bedraagt 100%. In de door alle partijen getekende Bereikbaarheidsverklaringen zijn per deelnemende regio afspraken gemaakt over de gebiedspakketten en de co-financiering door de regio's. De uitvoering van de maatregelen van de gebiedspakketten geschiedt decentraal in de 12 regio's. De financiële middelen zijn/worden overgeboekt naar het provinciefonds en via de BDU. In hoeverre de middelen bij de regio's reeds juridisch verplicht zijn,is conform de werkwijze bij decentralisatie-uitkeringen bij I&M niet bekend

24
Vraag:
Welke partijen zijn betrokken bij het ontwikkelen van de gezamenlijke visie op het openbaarvervoersnetwerk (ov-netwerk) in 2016?

Antwoord:
Bij het ontwikkelen van het Toekomstbeeld OV zijn in ieder geval de vervoerders, overheden (rijk en regionale overheden) en ProRail betrokken. De tussenresultaten en uiteindelijke uitkomsten worden besproken aan de OV en spoortafels en de spoorgoederentafel.

25
Vraag:
Welke ruimte is er nog voor de op te stellen visie op het spoornetwerk? Klopt het dat er feitelijk nauwelijks geld meer is voor realisatie van deze visie en dat het dus om plannen gaat voor na 2028?

Antwoord:
Met partijen uit de OV-sector wordt de ruimte genomen om gezamenlijk een Toekomstbeeld OV voor 2040 te ontwikkelen dat niet alleen spoor maar het hele OV-netwerk betreft. Dit is nodig om in te kunnen spelen op verwachte ruimtelijk-economische en maatschappelijke ontwikkelingen die het OV raken.
Vanuit dat toekomstbeeld wordt gezamenlijk bekeken welke stappen nodig zijn om dit te bereiken. Het kan om verschillende type maatregelen gaan, zowel financieel als niet financieel. Tot 2028 moet er rekening gehouden worden met de beperkte financiële middelen vanuit het rijk. Er zal nadrukkelijk gekeken worden naar niet-financiële maatregelen om de deur-tot-deur bereikbaarheid van het OV te versterken.

26
Vraag:
Wat is nu de doelstelling voor CO2-uitstoot in 2050 ten opzichte van 1990? Is dat 60% zoals op blz. 11 staat of 80–95% zoals op blz. 13 staat? Betekent dit concreet dat het Energieakkoord onvoldoende is? Zo ja, gaat u deze kabinetsperiode nog een nieuw energieakkoord sluiten wat wel aan deze doelstelling beantwoord?

Antwoord:
Nederland onderschrijft de EU 2050 doelstelling van een reductie van 80–95% in 2050 t.o.v. 1990, als bijdrage van de (oude) groep van ontwikkelde landen aan een mondiale reductie van tenminste 50% t.o.v. 1990. Niet elke sector heeft dezelfde mogelijkheden om te reduceren. Daarom wordt de 80% reductie in 2050 vertaald in een reductie van 60% in de transportsector en een reductie van ongeveer 100% in de elektriciteitssector. Die 60% is geen formele doelstelling, maar wel richtinggevend voor het nationale beleid. Europees is als tussenstap een reductie van tenminste 40% in 2030 t.o.v. 1990 afgesproken. Het Energie-akkoord richt zich op het jaar 2020 en beschrijft nationale maatregelen op het terrein van hernieuwbare energie en energiebesparing. In 2016 vindt een evaluatie van het energie akkoord plaats, waaruit blijkt in welke mate de doelen uit het SER-akkoord worden gehaald.

27
Vraag:
Welke financiële rijksbijdrage wordt geleverd aan de concrete invulling van het Energieakkoord voor wat betreft mobiliteit? Welke afspraken zijn er gemaakt en in hoeverre wordt per maatregel ook de kosteneffectiviteit berekend?

Antwoord:
Met de brief van 10 juli 2015 (KST 30 196 nr. 353) is de Tweede Kamer geïnformeerd over de voortgang van de afspraken binnen pijler 7 (Mobiliteit) van het Energieakkoord. Deze brief betreft de duurzame brandstofvisie en de voortgangsbrief van de SER-commissie Borging Energieakkoord voor duurzame groei, met daarin aanvullende acties voor de uitvoeringsagenda van het energieakkoord. Een deel van die afspraken vraagt nog om nadere uitwerking en instrumentering in nieuwe Green Deals of andersoortige afspraken tussen Rijk en marktpartijen. Het kabinet onderzoekt de mogelijkheden daartoe met inachtneming van kosteneffectiviteit en baten van de verschillende maatregelen. De Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu zal de Tweede Kamer hierover nader informeren.
In het Energieakkoord waren in 2013 al twaalf onderwerpen benoemd om de afgesproken doelen te kunnen bereiken. Uit de voortgangsbrief van de SER blijkt dat er in 2015 voor het domein mobiliteit en transport bij de meeste prioritaire onderwerpen flinke voortgang is gemaakt. Aan sommige onderwerpen heeft het Rijk financieel bijgedragen:

- Treffen van efficiencymaatregelen in het wegverkeer, met als kansrijke optie bevorderen van zuinige banden. Rijksbijdrage € 200.000 in 2015.
- Green Deal voor laadinfrastructuur elektrisch rijden afgesloten op 9 juni 2015. Toegezegde Rijksbijdrage € 5.700.000 t/m juli 2018.
- Programma Lean and Green Personal Mobility. Rijksbijdrage voor de periode 2012 – 2015 € 1.075.000.
- Meerjarige bewustwordingscampagne «ik ben Hopper». Rijksbijdrage voor de periode 2014 – 2016 € 225.000.
- Organisatiekosten totstandkoming Green Deal Autodelen. Rijksbijdrage € 50.000.

28
Vraag:
Wanneer wordt de visie Netwerk Nederland afgerond? Wanneer wordt de Kamer geïnformeerd over de vervolgstappen die hieruit voortkomen?

Antwoord:
Het Toekomstbeeld OV is voor de zomer van 2017 afgerond. Dan is ook bekend wat de visie op het Netwerk kan betekenen voor het bestaande OV-systeem en het beleid van de verschillende betrokkenen bij deze visie. Tussenresultaten worden aan de OV en spoortafels besproken. De Tweede Kamer ontvangt zoals gebruikelijk een terugkoppeling van de OV en spoortafels en wordt geïnformeerd over het eindresultaat.

29
Vraag:
Wat is de verhouding tussen het in stand houden van de netwerkkwaliteit van Schiphol en het toekennen van slots aan enkele «low cost carriers»? Op welke wijze wordt de versterking van de netwerkkwaliteit van Schiphol nagestreefd en hoe passen de selectiviteitscriteria hierin?

Antwoord:
Slots (tijdstippen om te starten of te landen) worden verdeeld door de onafhankelijke slotcoördinator op basis van de allocatieregels die in de EU regelgeving (EU verordening 95/93 en amendementen) zijn voorgeschreven. Deze allocatieregels geven geen ruimte om onderscheid te maken tussen bijvoorbeeld «low cost carriers» en «netwerkcarriers».

De toekenning van landingsrechten, via bilaterale luchtvaartverdragen of EU verdragen met derde landen, kan in het algemeen een instrument zijn om netwerkkwaliteit te bevorderen. Binnen de EU is evenwel sprake van vrije markttoegang voor alle EU luchtvaartmaatschappijen, inclusief EU «low cost carriers». Bij het selectiviteitsbeleid gaat het er primair om, naast het creëren van voldoende capaciteit op regionale luchthavens, dat de luchthavenexploitant niet-mainportgebonden verkeer stimuleert om van de regionale luchthavens gebruik te maken, onder andere met aantrekkelijke tarieven.

30
Vraag:
De groei van Schiphol en de regionale luchthavens Lelystad en Eindhoven betekent meer uitstoot van ultrafijnstof, hoeveel geld is er in de begroting vrijgemaakt voor de toenemende gezondheidsklachten als gevolg van de hogere uitstoot?

Antwoord:
Er is in de wetenschap nog weinig bekend is over mogelijke schadelijke effecten van ultrafijnstof op de gezondheid. Dit blijkt uit het recente onderzoek dat het RIVM heeft gedaan naar ultrafijnstof bij Schiphol. Zoals aangegeven in de brief van 23 september (kamerstuk 30 175, nr. 221)

wordt het advies van het RIVM om de effecten van langdurige blootstelling aan ultrafijnstof te onderzoeken, overgenomen. Inzake een vervolgonderzoek naar kortdurende blootstelling aan ultrafijnstof zal met RIVM besproken worden welke inzichten in gezondheidseffecten dit kan opleveren. Er is vooralsnog geen aanleiding om gelden in de begroting te reserveren.

31
Vraag:
Indien blijkt dat de Europese normen onder praktijkomstandigheden niet de beoogde verbetering behalen, wat heeft dit dan voor implicaties voor het nationale bronbeleid voor motorvoertuigen?

Antwoord:
Bij bronbeleid gaat het om het stellen van eisen aan de hoogte van de emissies van nieuwe auto's. Dit is op Europees niveau geregeld. De Euronormen stellen eisen aan de uitstoot van de vervuilende stoffen CO, HC, NO_x en fijn stof. Voor CO_2 geldt er een Europese norm voor de gemiddelde uitstoot per fabrikant voor alle binnen de EU verkochte nieuwe auto's. Europese regelgeving staat niet toe dat lidstaten zelf nationale eisen stellen aan de emissies van nieuwe auto's. Dit is namelijk in strijd met het beginsel van één interne Europese markt. Er is derhalve geen nationaal bronbeleid voor motorvoertuigen.

32
Vraag:
Hoeveel vrachtvervoer is er de afgelopen vijf jaar verplaatst van de weg naar het water door het beleid ten aanzien van de modelshift

Antwoord:
Modal shift van wegvervoer naar binnenvaart is binnen IenM geen doel op zich. IenM is voorstander van het beter benutten van de capaciteit op alle verschillende vervoersnetwerken, waaronder zeker ook de vaarwegen. Het vervoersaandeel via de binnenvaart is volgens de cijfers van het CBS toegenomen ten opzichte van de periode van voor de economische crisis. Het aandeel van de binnenvaart in het vervoerde gewicht lag voor de crisis rond de 29% en is ondanks de crisis de afgelopen laatste 5 jaar (2010–2014) toegenomen tot circa 32%. Het aandeel van de binnenvaart in het containersegment lag voor de crisis rond de 30% en is in de afgelopen laatste 5 jaar (2010–2014) toegenomen tot circa 36%.

33
Vraag:
Zijn er aanvullende maatregelen nodig om de doelstelling ten aanzien van modelshift te realiseren?

Antwoord:
IenM heeft, anders dan het Havenbedrijf Rotterdam, geen specifiek modal shift beleid en -doelstellingen. Het is aan marktpartijen zelf om te kiezen voor de vorm van vervoer. Het IenM-beleid is gericht op het optimaal benutten van de capaciteit op alle verschillende vervoersnetwerken. Met behulp van Beter Benutten-afspraken en de investeringen in de vaarweg- en spoorinfrastructuur verbetert het rijk de mogelijkheden voor modal shift. Ook vanuit de topsector Logistiek wordt via de actielijn Synchromodaliteit de modal shift mogelijk gemaakt.

34
Vraag:
In hoeverre is er op overheidsniveau reeds sprake van internationale samenwerking om te komen tot een dekkende tankinfrastructuur op het gebied van alternatieve brandstoffen?

Antwoord:
Er vindt in het kader van de Benelux geregeld overleg plaats over de implementatie van de EU Richtlijn tankinfrastructuur alternatieve brandstoffen. Er is hiervoor een werkgroep opgericht die tot doel heeft de grensoverschrijdende aspecten en samenwerking die nodig is om te komen tot een dekkende tankinfrastructuur te faciliteren. Daarnaast werkt Nederland samen in Europees verband met onze buurlanden (oa Duitsland, het Verenigd Koninkrijk, Frankrijk, Denemarken en Zweden).

35
Vraag:
In hoeverre brengen waterstofauto's de totale emissies van CO_2 naar beneden wanneer ook de energie die benodigd is om waterstof te produceren en te comprimeren hierbij wordt betrokken?

Antwoord:
Dat hangt van de productie- en distributiewijze van waterstof af. Waterstof kan vrijwel CO_2 neutraal worden, als de energie die nodig is voor productie en distributie afkomstig is uit duurzame bronnen. Als waterstof geproduceerd wordt uit fossiele bronnen zoals aardgas en kolen is de CO_2 balans veel minder gunstig. Als de vrijkomende CO_2 uitstoot bij de productie van waterstof uit aardgas of kolen wordt afgevangen, opgeslagen of hergebruikt, dan wordt de CO_2 balans weer gunstiger en kan naderen tot nul. Daarmee is de potentie van rijden op waterstof voor het terugdringen van CO_2 emissies hoog. Het vraagt echter bij een mogelijke opschaling van deze alternatieve energiedrager ook om stappen te zetten in de richting van het steeds duurzamer produceren van waterstof en om de energie-efficiëncy van het produceren van waterstof te vergroten.

36
Vraag:
Wanneer worden de eerste concrete resultaten van de RACE-coalitie verwacht?

Antwoord:
De eerste concrete resultaten van RACE (Race is een samenwerkingsverband van MVO Nederland, Circle Economy, De Groene Zaak, Het Groene Brein en de rijksoverheid) zijn al zichtbaar: het platform www.circulairondernemen.nl is in de lucht met veel voorbeelden van circulaire projecten, bedrijven en een evenementenkalender. Circulair ontwerpen is geagendeerd voor de maakindustrie, ontwerpers en ontwerpstudenten en workshops circulair ontwerpen zijn georganiseerd.Belemmeringen in regels zijn geïnventariseerd en worden opgepakt binnen het programma Ruimte in Regels voor Groene Groei. Drie ketens zijn geselecteerd waarbinnen circulaire principes toegepast gaan worden (kunststof in ondergrondse infrastructuur, installaties in gebouwen, afval in de zorgsector).
In 2016 zal het platform nog interactiever gemaakt worden en ingespeeld worden op de wensen van ondernemers. De drie ketens zullen een transitietraject doorlopen, en evenementen en workshops rond circulair ontwerpen en circulair ondernemen worden georganiseerd.

37
Vraag:
Aan het wegnemen van welke belemmeringen wordt concreet gedacht bij het programma Ruimte in Regels voor Groene Groei?

Antwoord:
Er wordt gedacht aan belemmeringen in wet- en regelgeving waar ondernemers tegenaan lopen bij innovatieve investeringen in groene groei. Dit zijn duurzame initiatieven op het gebied van bijvoorbeeld circulaire en biobased economie.
De website www.ruimteinregels.nl geeft een overzicht van de werklijst waar het programma Ruimte in Regels aan werkt en de belemmeringen die zijn weggenomen.

38
Vraag:
Wat is uw inzet voor de te maken afspraken met organisatoren van evenementen ten aanzien van afval?

Antwoord:
Samenwerking met de organisatoren van evenementen valt binnen mijn programma Van Afval Naar Grondstof Buitenshuis. Doel is om op festivals de hoeveelheid afval per bezoeker te verminderen, afval te scheiden en meer en beter te recyclen. Ook is het streven dat festivals schoner worden, door de hoeveelheid zwerfafval te verminderen. Specifieke aandacht wordt gegeven aan gedragsbeïnvloeding en bewustwording van de festivalbezoeker. Een Green Deal met deze strekking is in voorbereiding.

39
Vraag:
Kunt u op een rij zetten op welke wijze innovatieve technieken (zoals waterstofauto's, zelfsturende auto's, klimaatneutrale bruggen en innovatieve biobrandstoffen) worden gestimuleerd?

Antwoord:
Innovatieve technieken worden op diverse manieren gestimuleerd. De wijze waarop is afhankelijk van onder meer de fase waarin de ontwikkeling zich bevindt, de initiatieven van het bedrijfsleven en de mogelijkheid van de overheid om als launching customer op te treden. Soms is sprake van een verplichting of normering in Europees verband, zoals de bijmengverplichting van hernieuwbare brandstoffen of de normering voor zuinige of schone auto's. Soms wordt een innovatieprogramma door het Rijk geïnitieerd zoals bijvoorbeeld de innovatieregelingen voor bussen en vrachtauto's. Ook is het Rijk partner in Green Deals die vaak een innovatiedoelstelling hebben, zoals voor Zero emissie bussen en stadslogistiek. Het Rijk helpt dan de innovaties te stimuleren door wettelijke obstakels weg te nemen of experimenten toe te staan. Zo is om grootschalige testen met zelfrijdende auto's op de openbare weg mogelijk te maken, het Besluit ontheffingverlening exceptionele transporten aangepast. Ook helpt het Rijk door gezamenlijk met het bedrijfsleven Europese subsidies binnen te halen, zoals recent voor waterstoftankstations. Tevens zijn er regelingen zoals de EIA en de MIA/VAMIL die ondernemers tegen lagere kosten innovatieve technieken laten aanschaffen en worden via de fiscaliteit innovatieve technieken gestimuleerd. Ook ondersteunt het Rijk via de eigen inkoop, bijvoorbeeld via de eigen inkoop of het eigen wagenpark.

40
Vraag:
Hoe gaat u actief samenwerking zoeken met uiteenlopende partners, zoals scholen, winkelcentra en organisatoren van evenementen op het gebied van afvalscheiding?

Antwoord:
Vorig jaar ben ik gestart met het programma Van Afval Naar Grondstof Buitenshuis. Het doel is om de hoeveelheid restafval in de KWD (kantoor, winkel en diensten) sector te halveren per 2022, onder meer via afvalscheiding. De focus ligt daarbij met name op openbaar vervoer en openbare ruimte. In 2016 zetten we de strategie voort: agenderen van het onderwerp, kennis delen en koplopers ondersteunen. De lopende samenwerking met NS en ProRail, festivals en gemeenten wordt gecontinueerd. Samenwerking wordt vormgegeven via onder meer Green Deals, kennisdeling met koplopers, en via communicatiekanalen zoals de campagne Duurzaam Doen.

Op dit moment vindt een onderzoek plaats dat meer inzicht moet geven in hoe deelsectoren binnen de KWD-sector met het afval omgaan en hoe de halveringsdoelstelling ten aanzien van restafval te bereiken. Zo kan worden bepaald waar het meest effectief op kan worden ingezet. Op basis daarvan wordt de aanpak van het programma VANG Buitenshuis verder uitgewerkt.

41
Vraag:
Worden de Nationale Omgevingsvisie en de Nationale Omgevingsagenda aan de Kamer aangeboden voorafgaand aan vaststelling? Zo ja, op welke termijn kan de Kamer dit verwachten?

Antwoord:
De Nationale Omgevingsagenda (medio 2016) brengt focus aan in het proces om te komen tot de Nationale Omgevingsvisie (eind 2018). Het werkproces dat leidt tot de Omgevingsagenda en -visie is gebaseerd op cocreatie en op de continue dialoog tussen departementen, met andere overheden, met partners in de samenleving en met de wetenschap. *Ook de Kamer wordt van harte uitgenodigd om te participeren in het proces van totstandkoming. Afhankelijk van de behoefte van de Kamer kan hier een werkvorm voor worden ontwikkeld.* De Nationale Omgevingsagenda zal als tussenproduct richting de Nationale Omgevingsvisie medio 2016 aan de Kamer worden aangeboden. De aanbieding van de Nationale omgevingsvisie is voorzien voor eind 2018.

42
Vraag:
Wanneer wordt het Actal-rapport over de uitvoeringsregelgeving Omgevingswet conform de motie van het lid Veldman (Kamerstuk 33 962, nr. 113) verwacht?

Antwoord:
Actal zal advies uitbrengen tijdens de consultatie- en toetsfase van de AMvB's. De consultatie en de toetsen zijn voorzien in het voorjaar van 2016. Uw Kamer wordt via de voorhang van de AMvB's geïnformeerd over de resultaten van de consultatie en de toetsen.

43
Vraag:
Op welke wijze geeft de nota «Bewust omgaan met veiligheid: Rode draden» (Kamerstuk 28 663, nr. 55) houvast bij de besluitvorming over

activiteiten die veiligheids-, milieu en gezondheidsrisico's met zich mee (kunnen) brengen?

Antwoord:
De nota «Bewust omgaan met veiligheid: Rode draden» (Kamerstuk 28 663, nr. 55) geeft aan dat bij besluitvorming over activiteiten die veiligheids-, milieu en gezondheidsrisico's met zich mee (kunnen) brengen het van belang is dat, in het beleidsproces dat moet leiden tot besluitvorming, expliciet rekening wordt gehouden met de 10 uitgangspunten die in de nota worden genoemd. Het gevolg van het toepassen van die uitgangspunten zal zijn dat de afweging evenwichtiger, transparanter en met meer draagvlak kan plaatsvinden. Ook zal het voor een ieder eenvoudiger zijn om de afwegingen zoals die plaatsvinden per maatschappelijk probleem onderling te vergelijken hetgeen de besluitvorming ten goede komt.

44
Vraag:
Hoe worden de zeven Modernisering Milieubeleid (MMB) voorbeeldprojecten concreet zichtbaar gemaakt?
Antwoord:
In het kader van Modernisering van het Milieubeleid (MMB) is een aantal projecten tot icoonprojecten benoemd. In lijn met de eerdere brief aan de Kamer over modernisering van het milieubeleid wordt met deze projecten actief en concreet zichtbaar gemaakt hoe onze aanpak en werkwijze vandaag-de-dag is. Daarmee zijn deze projecten een voorbeeld voor andere. Met name de themakaterns van het tijdschrift «Milieu» over onze aanpak en de icoonprojecten, die in het afgelopen half jaar zijn verschenen, hebben bijgedragen aan de externe zichtbaarheid van deze projecten. Eind dit jaar zullen de projecten ook een prominente plaats krijgen op het congres «Toekomstagenda milieu en duurzaamheid» dat VVM (netwerk van milieuprofessionals) en het Ministerie van IenM samen organiseren in het Muntgebouw in Utrecht.

45
Vraag:
Wanneer kan de Kamer de Nationale Omgevingsagenda tegemoet zien?

Antwoord:
Zie antwoord op vraag 41

46
Vraag:
Kunt u aangeven waarom u voor een beperkte focus kiest in de zoektocht met maatschappelijke partners naar slimme oplossingen voor een gezonde, duurzame en leefbare stad met nadruk op (slechts) luchtkwaliteit en geluid. Wat is de reden dat enkel bij de vier aangekondigde living labs naast de gezonde stad ook andere zaken zoals stedelijke bereikbaarheid, klimaat-adaptatie en circulaire economie centraal worden gesteld? Wat is de reden voor het beperken van de focus op luchtkwaliteit en geluid?

Antwoord:
In het programma Slimme en Gezonde Stad gaan we op zoek naar slimme oplossingen voor een gezonde en leefbare stad in netwerken en coalities met kennisinstellingen en steden. We ontwikkelen niet alleen kennis, maar voeren pilotprojecten met een aantal steden uit. De focus ligt daarbij op luchtkwaliteit en geluid, omdat deze twee thema's uit oogpunt van milieu in hoge mate bepalend zijn voor de kwaliteit van de leefomgeving en de gezondheid van burgers. Zo vergroot blootstelling aan concentraties fijn

stof onder andere het risico op longaandoeningen en geluidsoverlast heeft bijvoorbeeld verhoogde bloeddruk als gevolg.

Het programma zet in op het bereiken van deze ambities door aandacht te geven aan integraal werken, inzet van nieuwe technologie (sensoren en big data), aandacht voor mobiliteit (met name fiets en OV) en het mogelijk maken van gezonde keuzes door de gebruikers van de openbare ruimte. Deze thema's werden door de steden in het netwerk als de voor hen belangrijkste thema's naar voren gebracht.

Dit sluit niet uit dat er aandacht is voor andere thema's zoals stedelijke bereikbaarheid, klimaat-adaptatie en circulaire economie. In de pilotprojecten wordt juist de samenhang met de andere thema's gezocht om te komen tot integrale en daardoor acceptabele, uitvoerbare en succesvolle oplossingen voor de uitdagingen waar steden voor staan. Samen met de steden waar de pilotprojecten worden uitgevoerd en de overige steden in het netwerk wordt aan de invulling van het programma gewerkt.

47
Vraag:
Kunt u aangeven waar het getal vandaan komt dat er in 2016 met minimaal acht steden gesprekken worden gevoerd om afspraken te maken over gezamenlijke acties om de leefomgevingskwaliteit te verbeteren? Welke steden zijn wel en niet betrokken? Wat is de reden daarvoor? Wanneer kan de Kamer concrete conceptafspraken of andere uitkomsten van dit overleg verwachten?

Antwoord:
Slimme en Gezonde Stad is een zelfstandig programma van I&M. Er is een uitdrukkelijke relatie met de Agenda Stad van BZK aangezien Slimme en gezonde Stad een van de Living Labs van de Agenda Stad zal uitvoeren. In het programma Slimme en Gezonde Stad is een netwerk opgezet voor alle steden, kennisinstellingen en andere professionals die geïnteresseerd zijn in de thematiek waar dit programma zich op richt. Inmiddels zijn circa vijftig steden actief aangehaakt bij het netwerk. Een aantal steden heeft aangegeven geïnteresseerd te zijn om gezamenlijk met het Rijk pilotprojecten in hun eigen stad uit te voeren. Met deze steden is nu overleg gaande over de invulling van de pilotprojecten. Naar verwachting zal dit met in totaal acht steden tot concrete afspraken leiden. De Kamer wordt regelmatig op de hoogte gehouden van de voortgang in de reguliere voortgangsrapportages over het luchtbeleid.

48
Vraag:
Wordt er in het kader van technologische toepassingen ook gekeken naar drones als het gaat om slimme en gezonde steden? Denk bijvoorbeeld aan drones die Automatische Externe Defibrillators (AED's) snel ter plaatse kunnen brengen. Ligt daar een potentieel? Zo ja, hoe ziet u dit voor u? Zo nee, waarom niet?

Antwoord:
Het programma Slimme en Gezonde Stad richt zich primair op slimme en innovatieve mogelijkheden om de gezondheid van burgers te verbeteren door de kwaliteit van de lucht in de steden te verbeteren en de geluidhinder te verminderen. Specifieke technologische toepassingen maken geen onderdeel uit van het programma Slimme en Gezonde Stad.

49
Vraag:
In hoeverre zijn de Agenda Stad en het programma de Slimme en Gezonde stad al dan niet verbonden?

Antwoord:
Het programma Slimme en Gezonde Stad van het Ministerie van Infrastructuur en Milieu maakt een specifiek en zelfstandig onderdeel uit van de Agenda Stad, die een bredere insteek heeft en zet in op het verbeteren van de luchtkwaliteit en het beperken van geluidsoverlast. Door de koppeling kan enerzijds gebruik gemaakt worden van de mogelijkheden die de samenwerkingsverbanden van Agenda Stad bieden en anderzijds kunnen kansen gecreëerd worden om de werkzaamheden in beide trajecten te schakelen.

50
Vraag:
In hoeverre zijn er nog problemen met slechte luchtkwaliteit? Hoe groot zijn deze problemen, waar doen ze zich voor en welke maatregelen worden er genomen?

Antwoord:
De gezamenlijke aanpak vanuit het NSL door gemeenten en het Rijk heeft ertoe geleid dat de luchtkwaliteit de afgelopen jaren aanzienlijk is verbeterd. Bijna overal in Nederland wordt voldaan aan Europese luchtkwaliteitsnormen. Er resteren slechts nog enkele knelpunten, met name langs drukke wegen in de grote steden en in enkele gebieden met intensieve veehouderij.

In het kader van het Actieplan Luchtkwaliteit wordt samen met zeven grote gemeenten bezien welke aanvullende maatregelen nodig zijn om ook binnenstedelijk overal zo snel mogelijk, de Europese grenswaarden te halen en om met het oog op de gezondheid de luchtkwaliteit verder te verbeteren. Uw Kamer wordt binnenkort hierover nader geïnformeerd.

51
Vraag:
Worden de kosten voor de vier «living labs» die in het kader van Agenda Stad worden opgestart, begroot binnen begroting van het Ministerie van Infrastructuur en Milieu of de begroting van het Ministerie van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties?

Antwoord:
Samen met een aantal steden wordt door IenM thans de haalbaarheid en de scope van living labs onderzocht. Wordt in het projectplan waaraan gemeente en Rijk hun goedkeuring verlenen een bijdrage van het Rijk voorzien, dan vindt dit binnen de begroting van het Ministerie van Infrastructuur en Milieu plaats.

52
Vraag:
Hoeveel is er begroot voor het netwerk Slimme en Gezonde stad? Wat zijn de doelstellingen? Hoe verhoudt zich dit met reeds bestaande programma's en doelstellingen op bijvoorbeeld het vlak van luchtkwaliteit?

Antwoord:
Voor het programma Slimme en gezonde Stad dat loopt tot en met 2018 is op de begroting van IenM in totaal 4 miljoen Euro begroot. In het programma worden in acht steden gedurende die periode projecten

uitgevoerd die tot doel hebben om op een innovatieve wijze te werken aan het verbeteren van de lucht- en geluidsituatie in die steden. Binnen het programma wordt aangesloten bij actuele ruimtelijke ontwikkelingstrajecten en wordt geëxperimenteerd met inzet van nieuwe technologie (zoals kleine sensoren en het gebruik van big data), aandacht voor (fiets)mobiliteit en een integrale aanpak van de ruimtelijke opgaven. Door bij de inrichting van de openbare ruimte rekening te houden met gedrag en keuzes van bewoners, krijgen gebruikers van de openbare ruimte mogelijkheden voor gezonde keuzes aangeboden. Er wordt actief gezocht naar de mogelijkheden de bewoners zelf te betrekken bij deze processen. De kennis en ervaring die wordt opgedaan in de pilotprojecten wordt actief verspreid via ondermeer netwerkbijeenkomsten en in onderwijsactiviteiten van de universiteit Utrecht.

Waar bestaande programma's vooral direct gericht zijn op het oplossen van bestaande knelpunten, wordt in het programma Slimme en Gezonde Stad gezocht naar de inzet van nieuwe instrumenten en oplossingen die ingezet kunnen worden bij de (her)ontwikkeling van stedelijke gebieden. De precieze locaties en invalshoeken en doelstellingen van de pilots worden in overleg met de steden gekozen.

53
Vraag:
Wat is de stand van zaken rond de stuurgroep Nationale Informatievoorziening Bodembeweging (NIB) en hoe staat het met de nationale strategie?

Antwoord:
De stuurgroep Nationale Informatievoorziening Bodembeweging werkt aan het plan van aanpak voor verbetering van de informatievoorziening. Bij de opstelling van dit plan is ook het platform Slappe Bodems geraadpleegd en is de verbinding gelegd tussen informatie en concrete maatregelen. Het plan van aanpak zal in oktober aan de betrokken Ministers ter besluitvorming worden voorgelegd.

54
Vraag:
Wat behelst de aanpak voor 2016 van ernstige bodemvervuilingen en wat is de planning voor de periode tot 2020?

Antwoord:
In het Convenant Bodem en Ondergrond 2016 – 2020 (maart 2015 ondertekend) is de aanpak van de bodemvervuiling vastgelegd. In deze uitvoeringsperiode ligt de focus op de aanpak van de zogenaamde spoedgevallen, vanwege de risico's door verdere verspreiding van de vervuiling. In het begin van de periode zullen de bevoegde overheden, voor zover nog nodig, ervoor zorgen dat deze gevallen een saneringsbeschikking zullen krijgen om omvang en ernst van de verontreiniging vast te leggen. Op basis van de beschikking kan vervolgens de sanering worden aangepakt.

55
Vraag:
Kan er een overzicht gegeven worden van de resterende ernstige bodemvervuilingen alsook het tijdspad waarin deze locaties worden gesaneerd?

Antwoord:
Bij de aanbieding van de Mid Term Review (Kamerstuk 30 015, nr. 48) van de uitvoering van het Convenant bodemontwikkelingsbeleid en aanpak

spoedlocaties (2009) is aangegeven dat de focus bij de aanpak van verontreinigde locaties bij de spoedlocaties ligt. In eerste instantie zijn op basis van de risico's voor de mens de verontreinigingen aangepakt. Met de ondertekening van het Convenant Bodem en Ondergrond 2016 – 2020 zal de grondslag worden verlegd naar risico's voor verspreiding van de vervuiling. Bij de End Term Review (februari 2016) zal een overzicht worden gegeven van de verontreinigingen die uiterlijk in 2020 zijn aangepakt of waarvan de risico's tenminste zijn beheerst. De overige verontreinigingen zullen worden aangepakt op initiatief van de eigenaar/huurder van het terrein. In, onder meer, het Convenant Bodem en Bedrijfsleven 2015 zijn de kaders voor deze aanpak opgenomen.

56
Vraag:
Wat bedoelt u met de stelling dat de verbetering van de inrichting van de waterkwaliteit op koers ligt? Betekent dit dat Nederland alsnog op tijd de doelen van de Kaderrichtlijn Water zal realiseren? Zo nee, wanneer worden die wel gerealiseerd en wat zijn de concrete mijlpalen?

Antwoord:
De verbetering van de inrichting ligt op koers. Dat betekent dat de waterbeheerders in de afgelopen jaren hebben gedaan wat in 2009 is beloofd ten aanzien van de meer natuurlijke (her)inrichting van watersystemen. Verder staan er in de stroomgebiedbeheerplannen 2016–2021 aanvullende maatregelen om de inrichting waar mogelijk natuurlijker te maken. Dat betekent dat er meer geleidelijke overgangen komen tussen land en water, tussen stromend en stilstaand water en tussen zoet en zout water. Dit is een randvoorwaarde voor bijvoorbeeld trekvissen en allerlei soorten planten. De verwachting is dat de opgave ten aanzien van de natuurlijkere inrichting van watersystemen met het huidige tempo van uitvoering tegen 2027 moet zijn opgelost. Dat betekent echter niet dat Nederland daarmee alle doelen van de Kaderrichtlijn Water tijdig zal realiseren. Immers, naast de inrichting is er een opgave voor bekende stoffen (zoals meststoffen en gewasbeschermingsmiddelen) en zijn er nieuwe, opkomende stoffen (zoals resten van geneesmiddelen en (micro)plastics). De aanpak hiervoor is beschreven in de reactie op vraag 6. Het vaststellen van de stroomgebiedbeheerplannen, dit najaar, is de eerste concrete mijlpaal. Het werkprogramma dat in aanvulling op de stroomgebiedbeheerplannen in november aan de Tweede Kamer wordt gestuurd is een volgende stap. Daarna zijn er de genoemde evaluatiemomenten van het beleid ten aanzien van meststoffen en gewasbeschermingsmiddelen. De resultaten daarvan zullen worden opgenomen in de stroomgebiedbeheerplannen 2022–2027. Een verder overzicht van de mijlpalen maakt onderdeel uit van de routekaart, die voor november aan uw Tweede Kamer is toegezegd.

57
Vraag:
Wat is de stand van zaken van de periodieke toetsing van waterkeringen voor 2016?

Antwoord:
In 2011 en 2013 hebben respectievelijk de derde en de verlengde derde landelijke toetsingen plaatsgevonden, waarbij het veiligheidsbeeld van de primaire keringen is opgemaakt. De Kamer is over de resultaten van de derde en de verlengde derde toetsing geïnformeerd bij brief van 29 november 2011 (stand van zaken waterveiligheidsbeleid, Kamerstuk 31 710, nr. 22) en 28 februari 2014 (Kamerstuk 31 710, nr. 32). Thans wordt de komende toetsing voorbereid. Over de planning van de toetsing is de Kamer bij brief geïnformeerd (Kamerstuk 34 000, nr. 25) De toetsing gaat

in 2017 van start en medio 2023 zal een overzicht van het veiligheidsbeeld aan de Kamer worden toegezonden. Samen met de betrokken partijen wordt intensief gewerkt aan de voorbereiding en de goede start van de nieuwe toetsronde.

58
Vraag:
Welke tien projecten uit het programma Ruimte voor de Rivier worden het komende jaar afgerond?

Antwoord:
Van negen maatregelen wordt verwacht dat de mijlpaal waterveiligheid in 2016 wordt bereikt, zoals aangegeven in de beleidsagenda van de Deltafondsbegroting 2016, het MIRT projectenboek 2016 en in de 26e Voortgangsrapportage (VGR) Ruimte voor de Rivier:
- Extra Uiterwaardvergraving Millingerwaard
- Dijkverbetering Nederrijn/Betuwe/Tieler- en Culemborgerwaard
- Dijkverbetering Lek/Betuwe/Tieler- en Culemborgerwaard
- Dijkverbetering Lek/Alblasserwaard en de Vijfheerenlanden
- Dijkverbetering Cortenoever
- Hoogwatergeul Veessen-Wapenveld
- Uiterwaardvergraving Scheller en Oldener Buitenwaarden
- Dijkverlegging Westenholte
- De zomerbedverlaging Beneden-IJssel (behorende bij het project Ruimte voor de Rivier IJsseldelta)

59
Vraag:
Wat is de onderzoeksvraag van het IBO inzake de flexibiliteit in programmering en financiering?

Antwoord:
De taakopdracht van het IBO luidt: op welke wijze kan een meer flexibele, programmatische werkwijze (meer opgaven centraal i.p.v. oplossingen) bijdragen aan een effectievere en doelmatiger infrastructurele planning en financiering.

60
Vraag:
Wat is de (financiële) verdeling tussen de safety deals en het verbod op asbestdaken?

Antwoord:
De in 2015 beschikbaar gestelde € 2,6 mln. is in z'n geheel bestemd voor safety deals en de opgevoerde bedragen in 2016 en 2017 ad € 5,5 mln. respectievelijk € 5 mln. voor het verbod op asbestdaken.

61
Vraag:
Wat zijn de verschillende bedragen binnen de begroting die voor het saneren van asbest zijn gereserveerd?

Antwoord:
Vanuit het Ministerie van IenM zijn voor specifieke gevallen van verontreiniging van de bodem door asbest via het provinciefonds budgetten beschikbaar gesteld, bijvoorbeeld voor de sanering van het gebied rondom Goor in Overijssel.
Ter ondersteuning van het verbod per 2024 op asbestdaken is de periode 2016 tot en met 2020 in totaal € 75 mln. gereserveerd voor de stimulering van de verwijdering van asbestdaken.

62
Vraag:
Wat zijn de verschillende bedragen binnen andere begrotingen dan die van het Ministerie van Infrastructuur en Milieu die voor asbestsanering staan gereserveerd? (Bijvoorbeeld Onderwijs, Cultuur en Wetenschap op het gebied van asbest binnen scholen.)

Antwoord:
Vanuit het Ministerie van IenM zijn voor specifieke gevallen van verontreiniging van de bodem door asbest via het provinciefonds budgetten beschikbaar gesteld, bijvoorbeeld voor de sanering van het gebied rondom Goor in Overijssel; zie ook antwoord op vraag 60.

In de begroting van het Ministerie van Defensie staat een post opgenomen ten behoeve van het aanscherpen van milieu en veiligheidseisen en ontwikkelingen in het omgevingsrecht die hebben geleid tot nieuwe eisen aan het vastgoed en de infrastructuur van Defensie. Het aanpassingsproject vastgoed bevat in totaal € 142,2 mln. en wordt tot en met 2024 uitgevoerd. Asbest is daar een onderdeel van. Bij andere departementen (OCW, SZW en BZK) zijn geen reserveringen voor asbest opgenomen.

63
Vraag:
Hoeveel is uitgegeven van de beschikbare 10,4 miljoen euro over 2015 voor de implementatie van de Omgevingswet?

Antwoord:
Van de € 10,4 mln. is € 7,6 mln. voor de implementatie Omgevingswet. De overige € 2,8 mln. is voor de ontwikkeling van OLo3. Op dit moment zijn deze middelen volledig uitgeput.

64
Vraag:
Wat blijft er voor 2016 over voor de voeding van het Infrastructuurfonds?

Antwoord:
Uit de wetstaat blijkt dat er op hoofdstuk XII in 2016 € 8,2 mld. geraamd is, waarvan € 6,4 mld. betrekking heeft op artikel 26 Bijdrage aan de Investeringsfondsen. Dit betreft zowel de voeding aan het Infrastructuurfonds als het Deltafonds. In de artikelgewijze toelichting is bij artikel 26 zichtbaar dat € 5,4 mld. hiervan betrekking heeft op de voeding van het Infrastructuurfonds in 2016 (artikelonderdeel 26.01).

65
Vraag:
Wat kan er binnen het Deltafonds minder gedaan worden door de overboeking van 4 miljoen euro naar art. 13 en 98?

Antwoord:
Voor de stelselherziening van het omgevingsrecht en de implementatie van de Omgevingswet (uitvoeringsregelgeving) wordt er in 2016 € 4 miljoen vanuit de voeding van het Deltafonds (en € 16 miljoen vanuit het Infrastructuurfonds) overgeboekt naar diverse (beleids)artikelen op de begroting Hoofdstuk XII. De investeringruimte op het Deltafonds neemt hierdoor met € 4 miljoen af, maar daar staat tegenover dat met de nieuwe Omgevingswet besluitvorming over projecten van water (en wegen) wordt vergemakkelijkt en daardoor uiteindelijk minder zal worden uitgegeven aan projecten (de kosten gaan voor de baten uit).

66
Vraag:
Wat wordt er precies bedoeld met het vrijmaken van 60 miljoen euro op de budgetten voor bodemsanering ten behoeve van het rijksbrede beeld? Waarom wordt vervolgens de kasreeks (van de 60 miljoen euro) door middel van een kasschuif aangepast aan de uitvoeringspraktijk?

Antwoord:
Bij ontwerpbegroting 2015 heeft het kabinet het besluit genomen 60 miljoen euro van de budgetten voor bodemsanering in 2016 vrij te maken voor rijksbrede zaken. Het in mindering brengen van 60 miljoen euro in een enkel jaar vergt grote aanpassingen op de geplande uitvoering van de bodemsanering. Immers door een dergelijke korting zou een deel van de uitvoering in dat jaar moeten worden stopgezet. Bij begroting 2016 is voorzien in een spreiding van de korting over de gehele periode zodat deze gelden toch conform de afspraken in het Convenant Bodem en Ondergrond 2016 – 2020 kunnen worden toegekend aan de bevoegde overheden ex Wbb. De bevoegde overheden kunnen de uitvoering van de bodemsanering voortzetten, zij het iets meer gespreid in de tijd.

67
Vraag:
Wordt het volledige bedrag van 60 miljoen euro (onder ad. 9) gebruikt voor bodembudgetten?

Antwoord:
Het bedrag van 60 miljoen euro is vrij gemaakt ten behoeve van rijksbeleid, ten koste van de budgetten voor bodemsanering. Door middel van een kasschuif over meerdere jaren drukt deze korting niet op één jaar en kan de uitvoering, weliswaar iets meer verspreid in de tijd, worden gecontinueerd.

68
Vraag:
Zijn de bedragen (ad 9 en 10) die worden gedecentraliseerd naar het Provinciefonds en Gemeentefonds geoormerkt? Zo nee, waarom niet?

Antwoord:
Ja, de bedragen zijn geoormerkt door de koppeling met het Convenant bodemontwikkelingsbeleid en aanpak spoedlocaties (2009) en het Convenant Bodem en Ondergrond 2016 – 2020.

69
Vraag:
Kunt u een nadere toelichting geven over de werking van overprogrammering en de wijze waarop dit eenmalig 100 miljoen euro vrijspeelt over de periode 2016–2020 binnen het Deltafonds? Wat wordt er vervolgens bedoeld (ad 12) met een kasschuif die in 2021–2025 weer aan de fondsbegrotingen wordt toegevoegd?

Antwoord:
Met het instrument overprogrammering wordt in de eerstkomende jaren niet alleen op het Infrastructuurfonds, maar ook op het Deltafonds, gewerkt met een programma dat groter is dan het beschikbare budget en in latere jaren is de omgekeerde situatie het geval. Hierdoor komen de budgetten voor aanleg van projecten en programma's op het Deltafonds ook daadwerkelijk tot besteding in de jaren waarin deze beschikbaar zijn gesteld. De ervaring leert immers dat programma's en projecten kunnen vertragen ten opzichte van de planning, bijvoorbeeld door complexiteit of onvoorziene omstandigheden. Op het Infrastructuurfonds is gebleken dat

het gebruik van dit instrument bijdraagt om de uiteindelijke kasrealisatie meer in lijn te brengen met de begroting en daarmee onderuitputting te beperken of te voorkomen. Op het Deltafonds is in deze begroting in totaal € 150 miljoen doorgeschoven van de periode 2016–2020 naar 2022. Dit geld blijft dus onverkort beschikbaar op het Deltafonds, het verschuift alleen in de tijd.

70
Vraag:
Is de structurele ramingsbijstelling van 100 miljoen euro na 2026 ten voordele of ten nadele van het Deltafonds?

Antwoord:
Ten behoeve van de compensatie van de structurele doorwerking van de verslechterde ruilvoet, draagt IenM vanuit het Infrafonds vanaf 2026 structureel € 100 miljoen bij aan het generale beeld. Vooralsnog wordt deze ramingsbijstelling als minreeks op het algemene artikel 18 aangehouden. Op deze manier heeft de ramingsbijstelling op dit moment geen effect op de programmering van de investeringen.
Bij een eventuele verlenging van de investeringsfondsen zal deze minreeks worden ingepast.

71
Vraag:
Kunt u een nadere toelichting geven op de kasschuif van ad 17. Waarom wordt de meerjarige programmering hierop niet aangepast?

Antwoord:
Ten behoeve van het rijksbrede financiële beeld vindt er een eenmalige kasschuif ad € 40 mln plaats van 2016 naar 2017 op het Infrastructuurfonds. Binnen het Kabinet is afgesproken dat deze kasschuif geen effect heeft op de meerjarige programmering van het Infrastructuurfonds. Dit betekent dat het risico wordt geaccepteerd dat het fonds in 2016 met € 40 mln kan worden overschreden.

72
Vraag:
Gaat het bij «deze bijdragen» onder ad. 19 over de in 2015 overgeboekte middelen vanuit de begroting van 2015 hoofdstuk XII, art. 99 (nominaal en onvoorzien)?

Antwoord:
De bijdrage waar naar wordt verwezen bij ad. 19 in de verdiepingsbijlage betreft de bijdrage voor de Generieke Digitale Infrastructuur vanuit artikel 99 Nominaal en Onvoorzien. Deze is overgeboekt naar het Ministerie van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties bij de 1e suppletoire Begroting van 2015.

73
Vraag:
Is het bedrag dat in 2015 vanuit de suppletoire begroting naar het Ministerie van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties is overgemaakt ten behoeve van de Generieke Digitale Infrastructuur hetzelfde bedrag dat nu wordt overgemaakt en verdeeld over de beleidsartikelen XII – Infrastructuurfonds en Deltafonds?

Antwoord:
Ja.

74
Vraag:
Hoe werkt de interdepartementale versleuteling van de tekorten in de financiering van de Generieke Digitale Infrastructuur?

Antwoord:
Het bedrag dat additioneel meerjarig benodigd is, is via een overheidsbrede verdeelsleutel uit de diverse begrotingen opgebracht. Dat wil zeggen naast bijdragen vanuit de rijksoverheid (departement) zijn ook bedragen opgehaald bij de medeoverheden (provincies, gemeenten en waterschappen). Dit in lijn met de overheidsbrede scope van de GDI. De verdeelsleutel is gebaseerd op het onderliggende gebruik van de voorzieningen binnen de GDI.

75
Vraag:
Welk bedrag (van 1,786 miljoen euro) is betaald aan vergoeding van de feitelijke kosten voor die gevallen die een bezwaar- of beroepsprocedure hebben lopen tegen de oplegging van het alcoholslotprogramma? Welk bedrag hiervan is betaald aan hogere uitgaven juridische ondersteuning en alternatieven bestuursrechtelijke maatregelen?

Antwoord:
Tot 24 september 2015 is € 0,641 miljoen uitbetaald als compensatie van de financiële gevolgen van de uitspraak van de Raad van State. Hiervan is € 0,32 miljoen proces- en griffiekosten, € 0,29 miljoen aan feitelijke compensatie van kosten en € 0,03 miljoen aan juridische ondersteuning betaald.

76
Vraag:
Gaan de Brede Doel Uitkering-middelen (BDU-middelen) geoormerkt voor verkeer & vervoer over naar het Provinciefonds, de Metropoolregio Rotterdam Den Haag en de Stadsregio Amsterdam? Moeten de provincies, de Metropoolregio en de stadsregio de besteding van deze middelen over 2016 verantwoorden richting het Rijk?

Antwoord:
Met ingang van 2016 is de wijze waarop de BDU-middelen worden uitgekeerd aangepast. Er zijn nu twee manieren waarop de BDU worden uitgekeerd:

1. De voor de provincies bestemde BDU-middelen Verkeer en vervoer worden toegevoegd aan het provinciefonds. Deze middelen zijn binnen het provinciefonds herkenbaar als decentralisatie-uitkering.
2. De middelen voor de drie overige opgeheven plusregio's Stadsregio Amsterdam, Stadsgewest Haaglanden en Stadsregio Rotterdam worden uitgekeerd aan de Metropoolregio Rotterdam Den Haag en de Stadsregio Amsterdam. De BDU-middelen aan deze twee vervoerregio's worden conform de huidige systematiek toegekend als brede doeluitkering door IenM.

De verantwoording van de provincies vindt plaats aan de provinciale staten. Omdat de middelen onderdeel zijn van het provinciefonds is van verantwoording aan het Rijk geen sprake.
De verantwoording over de BDU-gelden is geregeld in de Financiële-verhoudingswet. Sinds 2006 gebeurt deze verantwoording volgens de sisa-systematiek (single information, single audit). Dit betekent voorde Metropoolregio Rotterdam Den Haag en de Stadsregio Amsterdam dat zij elk jaar informatie aan het Rijk leveren («single information»), vergezeld door een éénmalige accountantscontrole («single audit»).

77
Vraag:
Op welk moment ontvangt de Kamer de rapportage over klimaateffecten tussen 2050 en 2100?

Antwoord:
Op 16 december 2014 heeft u informatie gekregen over het syntheserapport van het VN klimaatpanel IPCC (Kamerstuk 31 793, nr. 111), waarin ook de klimaateffecten tussen 2050 en 2100 zijn beschreven. Daarnaast hebben het KNMI en PBL begin 2015 een vertaling naar de effecten in Nederland gemaakt op basis van het IPCC assessment. Deze informatie is te vinden op: http://www.pbl.nl/publicaties/klimaatverandering-samenvatting-van-het-vijfde-ipcc-assessment-en-een-vertaling-naar-nederland.

78
Vraag:
Op welk moment komt de update KNMI'14 -klimaatscenario's?

Antwoord:
De KNMI klimaatscenario's zijn in 2014 verschenen. In het najaar van 2015 komt een onderzoeksrapport beschikbaar over de doorvertaling van de klimaatscenario's naar specifieke inzichten voor de grote rivieren in Nederland (risico's op overstroming en droogte). Verder ligt het in de lijn der verwachting om gekoppeld aan IPCC met nieuwe klimaatscenario's te komen als het zesde IPCC rapport zal verschijnen ergens tussen 2021 – 2023.

79
Vraag:
Wordt de methode GRADE nog aangepast of doorgerekend naar aanleiding van de diverse klimaatrapporten? Zo nee, waarom niet?

Antwoord:
De GRADE methode is aangepast op de KNMI14 klimaatscenario's en wordt toegepast op afvoerscenario's voor de grote rivieren. Een rapport van het KNMI hierover verschijnt in het najaar van 2015.

80
Vraag:
Zijn er aanvullende afspraken gemaakt over de doelstellingen van de BDU? Hoe past de BDU in de Meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte en Transport-systematiek (MIRT-systematiek)?

Antwoord:
De Brede Doeluitkering (BDU) verkeer en vervoer is bestemd voor uitgaven op het terrein van verkeer en vervoer. De regionale overheden kunnen binnen dat kader vrij beslissen over de inzet van de gelden, zolang dat geschiedt aan uitgaven voor verkeer en vervoer.

De BDU maakt onderdeel uit van hoofdstuk 12 van de begroting van IenM. De BDU heeft geen directe relatie met de MIRT-systematiek.

81
Vraag:
Kunt u aangeven waar de middelen die worden vrijgemaakt voor de safety deals en het verbod op asbestdaken vandaan komen? Er is sprake van een kasschuif maar het is niet helder ten koste van wat deze middelen precies vrijgemaakt worden. Kunt u deze kasschuif nader specificeren en vervolgens nader toelichten?

Antwoord:
De € 2,6 mln. in 2015 voor safety deals (ten behoeve van het verbeteren van de veiligheidscultuur bij (chemische) bedrijven) zijn vrijgemaakt uit de voor 2019 beschikbare budgetten voor safety deals. De € 5,5 mln. in 2016 en € 5 mln. in 2017 voor het stimuleren van de verwijdering van asbestdaken (ter ondersteuning van het verbod in 2024) zijn vrijgemaakt uit de voor 2018 en 2019 beschikbare budgetten voor asbestsanering. Het betreft hier dus een versnelling van de beleidsuitvoering bij beide onderwerpen.

82
Vraag:
Kunt u nader toelichten waar de in 2015 vrijgemaakte middelen van 10,4 miljoen euro voor het programma Eenvoudig Beter vandaan komen?

Antwoord:
Het budget is afkomstig van het Niet-Beleidsartikel 99: Nominaal en Onvoorzien. In de Ontwerpbegroting HXII 2016 zijn deze mutaties in het Niet-Beleidsartikel 99 ook opgenomen onder Toedeling Nominaal en Onvoorzien.

83
Vraag:
Kunt u aangeven waar de middelen uit het Infrastructuurfond (16 miljoen euro) en het Deltafonds (4 miljoen euro) aan onttrokken worden om de 20 miljoen euro voor het programma Eenvoudig Beter te financieren in 2016? Kunt u aangeven ten koste van wat deze middelen precies vrijgemaakt worden?

Antwoord:
Onderstaand een overzicht van de onderdelen in het infrastructuurfonds en het deltafonds waaraan de middelen zijn ontrokken. Bij beide fondsen is de voor Eenvoudig Beter benodigde dekking ten koste van de investeringsruimte gebracht (en dus niet ten laste van het lopende programma).

Infrastructuurfonds	x 1 mln
Hoofdwegen	8,2
Spoorwegen	5,4
Regionaal/Lokaal	1,3
Vaarwegen	1,1
Totaal IF	*16,0*
Deltafonds	
Investeringsruimte	*4,0*

84
Vraag:
Kunt u toelichten waarom er voor de jaren na 2016 een structurele plus van 7.867 miljoen euro wordt begroot? Betreft dit de verwachtte structurele kosten voor de ANVS voor het Ministerie van Infrastructuur en Milieu? Zo ja, waar is deze verwachting op gebaseerd? Kunt u dit nader toelichten?

Antwoord:
Het totale budget van de ANVS is in onderling overleg tussen de ministeries van EZ en IenM voor 2015 en 2016 vastgesteld op € 27,0 mln. met gebruikmaking van een quick scan. In het budget is een beperkte uitbreiding voorzien voor besturings- en ondersteuningsfuncties. De structurele plus van € 7,9 mln. betreft het EZ-aandeel in de dekking tot € 27,0 mln.

85
Vraag:
Wanneer worden de eisen voor de subsidieregeling ten behoeve van de sanering van asbestdaken gepubliceerd?

Antwoord:
De subsidieregeling wordt zo snel mogelijk gepubliceerd, naar verwachting in december van dit jaar.

86
Vraag:
Hoe slaat de ramingsbijstelling op het Infrastructuurfonds en Deltafonds per jaar neer in de periode 2021–2028?

Antwoord:
In de Verdiepingsbijlagen van beide fondsen zijn de in de begroting opgenomen mutaties voor de volledige looptijd (tot en met 2028) per jaar inzichtelijk gemaakt. Hierdoor is navolgbaar dat deze ramingsbijstelling (in de vorm van kasschuiven) op de IF artikelen 13, 14 en 15 en DF artikel 1 meerjarig op nul loopt. In het Infrastructuurfonds is de ramingsbijstelling in het Verdiepingshoofdstuk toegelicht onder de post «Raming Infrastructuurfonds; bij het Deltafonds betreft het de post «Ramingsbijstelling». Daarnaast draagt IenM als onderdeel van de ramingsbijstelling ten behoeve van de compensatie van de structurele doorwerking van de verslechterde ruilvoet, structureel € 100 miljoen vanuit het Infrafonds vanaf 2026 bij aan het generale beeld. Vooralsnog wordt deze ramingsbijstelling als minreeks op het algemene artikel 18 aangehouden. Op deze manier heeft de ramingsbijstelling op dit moment geen effect op de programmering van de investeringen. Bij een eventuele verlenging van de investeringsfondsen zal deze minreeks worden ingepast.

Waarneembaar is dat de ramingsbijstelling in de periode 2021–2028 als volgt neerslaat:

(bedragen x mln)	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028
Infrastructuurfonds								
– Artikelen 13/14/15	100	– 50	100	100	100			
– Artikel 18						– 100	– 100	– 100
Deltafonds								
– Artikel 1		150						

87
Vraag:
Op welke wijze wordt de 23,5 miljoen euro die vanuit het Infrastructuurfonds aan de Topsector Logistiek wordt besteed, ingezet? Wat zijn de resultaatverplichtingen?

Antwoord:
De middelen worden ingezet voor de uitvoering van het Jaarplan 2016 van de Topsector Logistiek. Dit jaarplan wordt dit najaar ingediend door het Topteam Logistiek (breed samengesteld uit bedrijfsleven, wetenschap en overheid) en bevat concrete projectvoorstellen.
De daadwerkelijke toekenning van de middelen vindt plaats op basis van dit jaarplan en de voortgang tot nu toe. De voortgang wordt getoetst aan de hand van vooraf afgesproken doelstellingen, Key Performance Indicatoren (KPI’s) en mate van cofinanciering van deelnemende partijen. De doelstellingen van de topsector logistiek zijn:

1. Nederland heeft in 2020 een internationale toppositie in de afwikkeling van goederenstromen
2. Nederland heeft in 2020 een internationale toppositie als ketenregisseur van (inter)nationale logistieke activiteiten, en
3. Nederland heeft in 2020 een internationale toppositie als land met een aantrekkelijk innovatie- en vestigingsklimaat voor het verladende en logistieke bedrijfsleven.

De KPI's zijn:

a. Extra omzet van nieuwe ketenregie activiteiten – in 2020 dragen Ketenregie activiteiten € 14,6 mrd. bij aan het BBP;
b. Aantal vrachtkilometers dat van de weg wordt gehaald – in het jaar 2020 wordt minimaal 85 mln vrachtwagenkilometers van de weg gehaald;
c. CO_2 besparing – in het jaar 2020 wordt 68.700 ton CO_2 bespaard of voorkomen;
d. Aantal bedrijven dat zich met logistieke of ketenregie activiteiten vestigt in Nederland, dan wel logistieke activiteiten in Nederland laat uitvoeren of aansturen – in 2020 zijn 100 bedrijven en activiteiten naar Nederland gehaald (een stijging van 30% ten opzichte van 2012);
e. Uitstroom van gekwalificeerde professionals van de opleidingen in de arbeidsmarkt met een logistiek opleiding en grondige kennis over de innovatiethema's – in 2020 is de instroom in de opleiding op HBO/WO niveau gestegen met 50% van 1400 personen (2010) naar 2100 (2020).
f. Eerste positie in Europa op World Logistics Performance index (2020)

De gevraagde gemiddelde cofinanciering (cash of in kind door bedrijven en andere overheden) is 50%.

88
Vraag:
Kunt u aangeven of en hoe het overprogrammeren loopt? Resulteert het een en ander in een tekort, dan wel overschot van gelden? Hoe wordt omgegaan met verwachtingen en claims van projecten die door overprogrammering afvallen?

Antwoord:
Het instrument overprogrammering is door het kabinet ingezet om te zorgen dat de budgetten voor aanleg van infrastructuur ook daadwerkelijk tot besteding komen in de jaren waarin deze beschikbaar zijn gesteld. De ervaring leert namelijk dat infrastructuurprojecten kunnen vertragen ten opzichte van de planning, bijvoorbeeld door complexiteit of onvoorziene omstandigheden. Doordat met overprogrammering wordt gewerkt leiden vertragingen bij individuele projecten niet automatisch tot onderbesteding van het beschikbare budget.

Het hanteren van de overprogrammering heeft een positief effect gehad op de uitputting op het infrastructuurfonds. Hierbij is er tot nu toe geen sprake geweest van projecten of claims die afgevallen zijn als gevolg van de overprogrammering, omdat er door autonome kasvertragingen telkens voldoende kasgeld in het uitvoeringsjaar beschikbaar blijkt te zijn. De ervaringen met het werken met een overprogrammering op de aanlegartikelen zijn dus positief.

89
Vraag:
Kunt u nadere toelichting geven op de (bijna) halvering van de uitgaven op deze post (art.98)?

Antwoord:
Bij dienstverlening aan agentschappen is sprake van generieke dienstverlening (zoals kantoorautomatisering) en specifieke dienstverlening. De

wisselende uitvraag van specifieke dienstverlening verklaart de schommelingen in de uitgaven.

90
Vraag:
Op welke wijze wordt de komende jaren uitvoering gegeven aan het amendement van het lid Hoogland c.s. (Kamerstuk 34 000, nr. 58) en de bijbehorende toelichting om Wandelnet en Fietsplatform een jaarlijkse subsidie van 500.000 euro toe te kennen?

Antwoord:
– Aan de beide landelijke routestichtingen, Fietsplatform en Wandelnet, is voor het jaar 2015 een subsidie verstrekt van ieder € 250.000. In de geest van het amendement zal financiering voor de twee opvolgende jaren worden geregeld (€ 1 miljoen).
– De verantwoordelijkheid voor de landelijke recreatieve routestructuren door het Rijk is gedecentraliseerd naar de provincies. Al eerder heb ik aangegeven dat de verantwoordelijkheid voor de structurele financiering van de beide routeorganisaties dan ook bij de provincies moet liggen. Hiervoor zijn, in samenwerking met mijn collega van Economische Zaken, gesprekken in gang gezet met de provincies.

91
Vraag:
Kunt u de kasschuif van 40 miljoen euro ten behoeve van het rijksbrede financiële beeld nader toelichten? Wat is de reden dat deze middelen van 2016 naar 2017 worden overgeheveld? Welke opdracht ligt hieraan ten grondslag?

Antwoord:
Ten behoeve van het rijksbrede financiële beeld vindt er een eenmalige kasschuif ad € 40 mln plaats van 2016 naar 2017 op het Infrastructuurfonds. Binnen het Kabinet is afgesproken dat deze kasschuif geen effect heeft op de meerjarige programmering van het Infrastructuurfonds. Dit betekent dat het risico wordt geaccepteerd dat het fonds in 2016 met € 40 mln kan worden overschreden. Zie ook het antwoord op vraag 71.

92
Vraag:
Kunt u, gezien de overboeking inzake de Generieke Digitale Infrastructuur (GDI), aangeven ten koste van wat deze middelen precies vrijgemaakt worden, in 2016 (4,3 miljoen euro uit Infrastructuurfonds en 908.000 euro uit Deltafonds) en ná 2016?

Antwoord:
Onderstaand een overzicht van de onderdelen in het Infrastructuurfonds en het Deltafonds waaraan de middelen zijn ontrokken. Bij beide fondsen is de voor de Generieke Digitale Infrastructuur (GDI) benodigde dekking nagenoeg volledig ten koste van de investeringsruimte gebracht (en dus niet ten laste van het lopende programma).

Infrastructuurfonds	2016	Na 2016	Totaal
Investeringsruimte:			
– Hoofdwegen	1,1	14,1	15,2
– Spoorwegen	2,6	17,0	19,6
– Regionaal/Lokaal	0,3	1,3	1,6
– Vaarwegen	0,2	2,4	2,6
Beter Benutten	0,1	0,1	0,2
Totaal Infrastructuurfonds	*4,3*	*34,9*	*39,2*

Infrastructuurfonds	2016	Na 2016	Totaal
Deltafonds			
Investeringsruimte	0,9	4,9	5,8

Bedragen in miljoenen.

93
Vraag:
Waarom wordt voor 2016 slechts één beleidsdoorlichting uitgevoerd?

Antwoord:
De IenM begroting kent momenteel 13 beleidsartikelen. Volgens de Regeling Periodiek Evaluatieonderzoek dient al het beleid tenminste eens in de zeven jaar te worden geëvalueerd in een beleidsdoorlichting. In de periode 2014 tot en met 2016 worden 7 beleidsdoorlichtingen uitgevoerd. De overige 6 beleidsdoorlichtingen kunnen in de daaropvolgende 4 jaar uitgevoerd worden.

94
Vraag:
Op welk moment krijgt de Kamer de aparte evaluatie van de garantieregeling Bijzondere Financiering Bodemsanering?

Antwoord:
De resultaten van de aparte evaluatie van de garantieregeling Bijzondere Financiering Bodemsanering zijn voorzien in februari 2016. De Kamer krijgt de evaluatie, zodra de resultaten beschikbaar zijn.

95
Vraag:
Hoe is de onderuitputting van de garantieruimte Regeling Bijzondere Financiering Bodemsanering te verklaren?

Antwoord:
Het bedrijfsleven heeft de laatste jaren geen gebruik hoeven te maken van deze regeling. De achtergronden van de mate van het gebruik komen aan de orde in de evaluatie van de garantieregeling.

96
Vraag:
Is er inmiddels weer sprake van drinkwaterinname van de Maas?

Antwoord:
Er mag weer water worden ingenomen uit de Maas, aangezien de concentraties pyrazool onder de tijdelijk toegestane concentratiewaarde van 15 g/l. zitten. WML geeft echter aan vanwege de nog fluctuerende concentraties op dit moment nog niet in te nemen van de Maas, Evides heeft de inname wel hervat en Dunea gebruikt nu water uit de Lek (stand van zaken per 23 september 2015).

97
Vraag:
Welke kosten zijn er verbonden aan de vervuiling van grond- en oppervlaktewater door mest? Kunt u hiervan een inschatting geven?

Antwoord:
Ten behoeve van de evaluatie van de Meststoffenwet wordt thans de bijdrage van het mestbeleid aan het realiseren van doelen in grond- en oppervlaktewater in beeld gebracht. Deze evaluatie wordt in 2016

afgerond en in dat kader zal beoordeeld worden of beheerders aanvullend nog kosten moeten maken voor bijvoorbeeld het zuiveren tot drinkwater of beheer ten behoeve van zwem- en recreatiewater en welk deel daarvan aan mest kan worden toegerekend.

98
Vraag:
In de rijksbrede Nederlandse Maritieme Strategie 2015–2025 (IENM/BSK-2014/278979) stelt het kabinet dat intensieve samenwerking in de gouden driehoek op het vlak van kennis en innovatie essentieel is, op welke wijze geeft de regering hier invulling aan?

Antwoord:
De basis voor samenwerking tussen bedrijven, kennisinstellingen en rijksoverheid («gouden driehoek») is gelegd met het topsectorenbeleid. De Nederlandse Maritieme Strategie 2015–2025 legt daarmee op diverse onderdelen verbinding, waarbij voor de maritieme cluster met name de topsectoren Logistiek en Water van belang zijn. Naast financiële bijdragen aan deze topsectoren en kennisinstellingen voor fundamenteel en toegepast maritiem onderzoek, stimuleert de overheid maritieme innovaties door bijvoorbeeld zelf als «launching customer» op te treden. Ook kijkt de overheid samen met bedrijven en kennisinstellingen naar de mogelijkheden om meer ruimte te bieden voor innovatie door het wegnemen van belemmeringen in de wet- en regelgeving. Tot slot ondersteunt de overheid het bedrijfsleven met cofinanciering van Europees onderzoek en bij aanvragen voor Europese co-financiering, zoals aanvragen in het kader van het Europese programma Horizon 2020 voor onderzoek en innovatie.

99
Vraag:
Is het waar dat vanuit het Ministerie van Infrastructuur en Milieu binnen het Topsectorenbeleid ruim 20 miljoen euro per jaar wordt geïnvesteerd in zowel de Topsector Water als de Topsector Logistiek (totaal 43 miljoen euro in 2016), terwijl er geen concrete onderzoeks- en ontwikkelprojecten voor de maritieme sector worden opgestart via het Topconsortium Kennis en Innovatie (TKI) Maritiem binnen de Topsector Water?

Antwoord:
Ja. In de bijdrage van IenM bevindt zich geen direct budget voor gezamenlijk maritiem onderzoek. Op dit moment vinden afrondende gesprekken plaats over het Nederlandse Kennis- en Innovatiecontract 2016–2017 dat op 5 oktober a.s. wordt getekend en waar de IenM bijdrage onderdeel van uitmaakt. In het contract leggen de topsectoren hun gezamenlijke onderzoeks- en ontwikkelingsinspanningen voor de komende twee jaar vast, inclusief afspraken over de financiële publieke en private inzet. Onderzoeks- en ontwikkelingsprojecten van de maritieme sector zullen onderdeel zijn van het contract van Topsector Water en ontvangen publieke middelen via de ministeries van Economische Zaken en Defensie, NWO, TNO en Marin. Het TKI Maritiem ontvangt daarnaast TKI-toeslag op de privaat geïnvesteerde «cash» onderzoeksgelden bij onderzoeksorganisaties.
Het budget dat IenM ten behoeve van Topsector Water inzet in het Innovatiecontract 2016–2017 richt zich op de primaire beleidsopgaven, zoals inzet van kennis en innovatiemiddelen voor waterveiligheid en waterkwaliteit. Alsmede op ontwikkeling van innovatie in de grote programma's, zoals binnen het Hoogwaterbeschermingsprogramma (Project Overstijgende Verkenningen) of innovatieontwikkeling op de Afsluitdijk.

100
Vraag:
Wat is de volgende stap met betrekking tot de keringen wanneer uit de laatste toetsing blijkt dat zij nog steeds niet voldoen aan de subsidiecriteria?

Antwoord:
De waterkeringbeheerder beoordeelt welke maatregelen nodig zijn als uit de laatste toetsing blijkt dat de kering niet aan de norm voldoet. Indien maatregelen niet voldoen aan de subsidiecriteria, zo valt regulier beheer en onderhoud niet onder de versterkingsopgave, beslist de waterkeringbeheerder over de bekostiging van deze maatregelen.

101
Vraag:
Op welke wijze wordt de doelmatigheid van het beleid (binnen art. 11 Waterkwantiteit) gemeten nu de evaluaties in de periode 2008–2013 ontbreken?

Antwoord:
Ongeveer 95% van de kosten voor Waterkwantiteit betreffen de grote waterveiligheidsprojecten Ruimte voor de Rivier, het tweede Hoogwaterbeschermingsprogramma en Maaswerken. Bij deze projecten wordt doelmatigheid geborgd door het inzetten van Maatschappelijke Kostenbatenanalyses en Kosten-effectiviteitsanalyses voor de keuze van doeltreffende en doelmatige maatregelen. Met het Ministerie van Financiën werk ik aan een methode voor het ex post evalueren van doelmatigheid in de grote waterveiligheidsprojecten. Vervolgens zal onderzoek naar de doelmatigheid onderdeel uitmaken van de eindevaluaties van deze projecten.

102
Vraag:
Op welke wijze worden de Nederlandse waterinnovaties gedurende het Nederlandse EU-voorzitterschap onder de aandacht gebracht?

Antwoord:
Het programma van het EU voorzitterschap is nog niet volledig uitgekristalliseerd. Waterinnovaties zullen in ieder geval nadrukkelijk naar voren worden gebracht tijdens onderstaande events:

- De gemeente Leeuwarden is gaststad voor de jaarlijkse conferentie van het European Innovation Partnership Water (EIP Water) te houden op 10 februari 2016. De conferentie wordt georganiseerd door DG Environment van de Europese Commissie. Het EIP Water is gericht op het versnellen van waterinnovaties die oplossingen bieden voor maatschappelijke problemen en het verbeteren van de concurrentiepositie van het Europees bedrijfsleven. Specifieke aandacht is er voor het wegnemen van innovatiebarrières. De conferentie biedt een goede gelegenheid om Topsector Water in de etalage te zetten;
- Op 14 april 2016 vindt in Amsterdam de innovatie-estafette (IE2016) plaats. De Innovatie-estafette versnelt innovatie en daarmee de economische groei en leefbaarheid in Nederland. De IE2016 valt samen met EU ministersconferentie (informele milieu/transportraad) in Amsterdam. De dag vóór de IE vindt in Amsterdam de EU burgemeesters conferentie plaats. De IE biedt een goede gelegenheid om innovaties van Nederlandse bodem aan een Europees publiek te tonen. Een werkgroep bestaande uit vertegenwoordigers van Topsector Water zullen waterinnovaties inbrengen en laten zien bij de drie thema's van de IE2016: Building the City, Connecting People en Healthy Living;

– Nederland organiseert gedurende het Nederlandse EU voorzitterschap (10 – 13 mei 2016) samen met de Europese Commissie en PROVIA (VN programma voor klimaatadaptatie) het internationaal congres «Adaptation Futures 2016: Practices and Solutions». De verwachting is dat ca. 1500 mensen deelnemen. De conferentie vindt plaats in Rotterdam en wordt zo ingericht dat kennisuitwisseling tussen overheden, kennisinstellingen, NGO's en bedrijfsleven vruchtbaar kan plaatsvinden. Onderdeel van de conferentie vormt een expositie met praktische voorbeelden en exposure van bedrijfsleven en kennisinstituten. Ook komen de innovaties aan bod bij veldexcursies. Dit congres biedt dus veel kansen om Nederland als adaptatieland in de kijker te zetten.

103
Vraag:
Hoe gaat u tijdens het EU-voorzitterschap de Europese agenda op het gebied van water beïnvloeden? In het bijzonder op het gebied van waterkwaliteit?

Antwoord:
Van het EU-voorzitterschap wordt verwacht dat het een onafhankelijke en facilitaire functie vervult. Naast deze rolopvatting die NL in zal moeten vullen, gaat vanuit de eigen nationale agenda bijzondere belangstelling uit naar de hieronder genoemde onderwerpen. Op drinkwatergebied werkt de Europese Commissie aan een evaluatie van de Drinkwaterrichtlijn, onder meer naar aanleiding van het Burgerinitiatief Right2Water. Een herziening hiervan past wat Nederland betreft goed in het kader van het ReFit programma («Better Regulation»). Een concreet voorstel wordt niet verwacht tijdens het NL voorzitterschap.
Ambtelijk zal Nederlandse inzet plaatsvinden op de integrale revisie van de drinkwaterrichtlijn, Europese harmonisatie van hygiënische vereisten voor producten en betere coherentie van drinkwater met aanpalende regelgeving (o.a. prioritaire stoffen, Kaderrichtlijn Water en Grondwaterrichtlijn).
Op dit laatste speerpunt wordt tijdens het NL voorzitterschap samen met de Europese Commissie een gezamenlijke workshop georganiseerd met deelname van diverse EU-werkgroepen.

104
Vraag:
Welk gedeelte van art. 11.02 Waterveiligheid, 11.03 Grote oppervlaktewateren en 11.04 waterkwaliteit is juridisch verplicht?

Antwoord:
Het juridisch verplichte deel is als volgt:
11.02 Waterveiligheid 79%
11.03 Grote oppervlaktewateren 80%
11.04 waterkwaliteit 94%

105
Vraag:
Is de maatregel rond de Uitvoeringsregeling Invorderingswet 1990 naar uw mening voldoende bekend bij de waterschappen?

Antwoord:
De maatregel betreft de subsidieregeling kinderopvang. De Unie van Waterschappen heeft de waterschappen zowel geïnformeerd over het feit dat lokale overheden met ingang van 2012 in de kwijtschelding (als ze dat willen) rekening kunnen houden met de formele kosten van kinderopvang van kwijtscheldingsaanvragers (conform de Uitvoeringsregeling), als over

het feit dat het Rijk ter compensatie van de extra kwijtscheldingskosten die dit voor de waterschappen met zich mee kan brengen, een tijdelijke subsidieregeling in het leven heeft geroepen. Toen de regeling eenmaal officieel en gepubliceerd was, zijn de waterschappen daarover schriftelijk (middels een ledenbrief) geïnformeerd. Ook na de invoering zijn de waterschappen op gezette tijden aan de regeling herinnerd.

106
Vraag:
Betekent de nieuwe bijsturingsfilosofie voor het spoor dat op de intercity (ic) ontkoppelpunten alle IC-diensten moeten (blijven) kunnen keren? Is het onwenselijk dat bij een wisselstoring bij Amsterdam de complete intercity Schiphol-Nijmegen uit dienst wordt genomen? Kunt u garanderen dat in de planuitwerking van Programma Hoogfrequent Spoorvervoer (PHS) in zo'n geval de intercity's kunnen blijven rijden tussen Utrecht en Nijmegen?

Antwoord:
Nee, garanties over het kunnen doorrijden van treinen tot het dichtstbijzijnde ontkoppelpunt voor de verstoring zijn niet vooraf te geven. Dit is afhankelijk van de locatie van de verstoring, in combinatie met de daar beschikbare infrastructuur en de dienstregeling. Een van de dwangpunten in het ontwerpen van dienstregeling is de halteringstijd van een trein. Deze is in een normale situatie korter dan bij het keren tijdens een verstoring. Hierdoor kunnen op een station minder treinen per uur worden verwerkt dan in de normale situatie, waarmee het dus ook niet altijd mogelijk is om treinen tot een ontkoppelpunt te laten rijden tijdens een verstoring.

De nieuwe bijstuurfilosofie van de spoorsector heeft als doel het bieden van handelingsperspectief aan de reiziger, ook in verstoorde situaties. Bij een verstoring wordt zo snel mogelijk duidelijkheid gegeven aan reizigers over hoe de treindienst wordt aangepast op de verstoring. Vooraf gedefinieerde maatregelen zijn daarbij een belangrijk hulpmiddel. Deze maatregelen zijn getoetst op maakbaarheid van de treindienst, waarbij ook de belangen van de reiziger expliciet zijn afgewogen. In de opbouw van de maatregelen wordt goed gekeken hoe de beschikbare ruimte optimaal verdeeld kan worden met zo min mogelijk extra reistijd.

Ook garanties dat in alle gevallen de interity's tussen Utrecht en Nijmegen kunnen blijven rijden bij een verstoring bij Amsterdam zijn niet te geven. Immers een doorgaande intercity die niet naar Amsterdam kan rijden wegens een verstoring zal dan vóór Amsterdam moeten keren. Afhankelijk van het tijdstip is dan mogelijk onvoldoende plaats op station Utrecht Centraal om deze intercity's zo ver door te laten rijden. Ik zet samen met ProRail en vervoerders in op het zoveel mogelijk voorkomen van verstoringen. Het waar mogelijk saneren van bijvoorbeeld wissels, seinen en overwegen leidt ertoe dat er minder aanleiding is voor een verstoring, waardoor ook het aanpassen van de treindienst hierop minder vaak noodzakelijk zal zijn.

107
Vraag:
Welke regelgeving/richtlijnen zijn er in 2016 te verwachten vanuit Europa?

Antwoord:
Concrete voorstellen voor regelgeving op de onderwerpen ruimtelijke ontwikkeling, geo-informatie, bodem, mer en water zijn op dit moment niet bekend. De Europese Commissie werkt nog wel aan een strategie

voor de ketenaanpak van medicijnresten in het water, deze was aanvankelijk toegezegd voor 2015 maar is vertraagd.
Ten aanzien van het hergebruik van water overweegt de Commissie nog zowel niet-bindende maatregelen als bindende criteria en maatregelen (mogelijk in de vorm van aanvulling op de kaderrichtlijn water en de richtlijn stedelijk afvalwater), hierover zal in de loop van 2016 meer helderheid zijn.
Op het gebied van drinkwater is publicatie van een tweetal annex-wijzigingen van de Drinkwaterrichtlijn voorzien. Herziening van de Drinkwaterrichtlijn zelf wordt niet herzien in 2016.

108
Vraag:
In welke gevallen is er sprake van een gewenste ontwikkelingsrichting met betrekking tot de ambities gesteld in de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte? Hangen hier financiële consequenties aan? Zo ja, welke?

Antwoord:
De Monitor Infrastructuur en Ruimte brengt de ruimtelijke ontwikkelingen in beeld (effectmonitor) voor de 13 nationale belangen uit de SVIR. Er zijn geen financiële consequenties gekoppeld aan deze ontwikkelingen. Bij de meeste van de 13 nationale belangen is sprake van een gewenste ontwikkelingsrichting, maar ontbreekt een kwantitatieve doelstelling. De tabel in de bijlage geeft een indicatie van het doelbereik van de SVIR in 2012 (meting 2014)[1]. De tabel laat zien dat veel van de mobiliteitsdoelen en doelen die te maken hebben met restrictief verstedelijkingsbeleid in specifieke gebieden in 2012 (vrijwel) zijn gehaald. Ook scoort Nederland in vergelijking met andere Europese regio's goed op de *quality of living* en voldoet de afname van het aantal verkeersdoden aan het doel. Maar bij veel doelen op het gebied van duurzaamheid, natuur en water wordt het doel nog niet gehaald. Het gaat dan om doelen op het gebied van hernieuwbare energie, bereikbaarheid (combinatie van verstedelijkings- en mobiliteitsbeleid), waterveiligheid, natuur en natuurgerichte milieu en waterdoelen. Zie ook http://www.pbl.nl/publicaties/monitor-infrastructuur-en-ruimte

109
Vraag:
In welke gevallen is er wel sprake van een kwantitatieve doelstelling bij de ambities gesteld in de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte? Welke van deze kwantitatieve doelstellingen zijn gehaald?

Antwoord:
Zie het antwoord op vraag 108.

110
Vraag:
Wat was het streefpercentage voor 2012 inzake de toename van bereikbare banen? Is er al een nieuw streefpercentage voor de toekomst?

Antwoord:
De bereikbaarheid van banen is een van de indicatoren uit de Monitor Infrastuctuur en Ruimte die iets zeggen over de (ontwikkeling van) de ruimtelijke economische structuur van Nederland. Reistijden kunnen namelijk worden verkort worden door een hogere snelheid maar ook door een kortere afstand tussen woning en baan. De indicator geeft aan dat er regionaal grote verschillen zijn in de hoeveelheid banen die binnen een acceptabele reistijd zijn te bereiken. De indicator kent geen streefwaarde,

---

[1] Ter inzage gelegd bij het Centraal Informatiepunt Tweede Kamer

maar geeft een beeld van de ruimtelijke spreiding en van de ontwikkeling in de tijd

111
Vraag:
Welke rol kent de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte om specifiek de indicator «natuur», waar het gaat om de kwaliteit van leven, te versterken?

Antwoord:
In de SVIR wordt ingezet op een excellente-economische hoofdstructuur. Dit wil men onder andere bereiken door het realiseren van een goed vestigingklimaat in Nederland. «Kwaliteit van Leven» is een van de factoren die van invloed zijn op een goed vestigingklimaat. Zoals ook weergegeven in de «Quality of living-index» van de monitor Infrastructuur en Ruimte, wordt «de kwaliteit van leven» bepaald door een combinatie van verschillende deelaspecten. «Aanwezigheid van natuur» is één van deze onderliggende deelaspecten. Meer specifiek geeft de SVIR aan dat ruimte voor een nationaal netwerk van natuur van nationaal belang is (Nationaal belang 11).

112
Vraag:
Bent u voornemens om het aantal bestaande huizen binnen gereserveerde buisleidingstroken te verminderen?

Antwoord:
Het ministerie is niet voornemens om het aantal bestaande huizen binnen de gereserveerde buisleidingstroken te verminderen. Bij het vinden van geschikte tracés van de buisleidingenstroken is, mede in overleg met de betrokken gemeenten, zoveel mogelijk rekening gehouden met ruimtelijke beperkingen en ontwikkelingen. Verder hebben gemeenten de mogelijkheid om een voorkeurstracé van het Rijk in een bestemmingsplan nader uit te werken (binnen een zoekgebied van 250 meter aan weerszijden van het voorkeurstracé) en zo de ligging van het tracé voor de buisleidingenstrook te optimaliseren. In een klein aantal situaties loopt het voorkeurstracé over gronden waar reeds (beperkte) bebouwing aanwezig is of over een bestaande bouwbestemming. Pas bij het werkelijk leggen van een buisleiding in een gereserveerde strook door een initiatiefnemer wordt duidelijk of er dan een fysiek knelpunt optreedt en of amoveren van een opstal noodzakelijk is. Indien er sprake is van een knelpunt, dan is het aan de initiatiefnemer hoe hiermee om te gaan.

113
Vraag:
Kunt u aangeven wat precies de complexiteit is bij de Basisregistratie Ondergrond in relatie tot andere domeinen?

Antwoord:
De complexiteit bij de Basisregistratie Ondergrond (hierna: BRO) ten opzichte van andere basisregistraties binnen slechts één registratie domein, zoals BRK, BAG, BRT, is dat de BRO initieel zesentwintig registratieobjecten zal bevatten, die zich laten groeperen in een zestal registratiedomeinen. Partijen binnen deze registratiedomeinen spreken niet dezelfde taal en ook zijn de kosten en baten niet evenredig over partijen verdeeld. Dit zijn aandachtspunten die voorafgaand aan implementatie weggenomen moeten worden.

114

Vraag:

Kunt u de subsidies op basis van art. 13 Ruimtelijke Ordening nader specificeren betreffende de ontvanger, het doel van de verstrekking en de hoogte van de subsidie in 2014 en 2015?

Antwoord:

Onder verwijzing naar de tabel op pagina 46 en bijlage 4.4 Subsidieoverzicht hierbij de gevraagde gegevens:

13.01 Ruimtelijk instrumentarium

		2014	2015
13.01.02 Subsidies	**Ontvanger**	**1.770**	**3.752**
Actieagenda Architectuur en Ruimtelijk Ontwerp			
– Stad en Regio	Stimuleringsfonds Creatieve Industrie		570
– Stedelijke Transformaties	Stimuleringsfonds Creatieve Industrie		550
– Innovatieve Vormen Opdrachtgeverschap	Stimuleringsfonds Creatieve Industrie		500
– Opdrachtgeverschap en Omgevingsrecht	Architectuur Lokaal	326	326
– Kennistransfer	Architectuur Lokaal	150	150
– Regionale en Lokale Ontwerpdialoog	IABR		800
– Leerstoel Ontwerp en Overheid	TU Delft	100	100
– Regionale en Lokale Ontwerpopgaven	Academies van Bouwkunst	140	140
Klimaatbuffers			
– Voorbeeld project stedelijk gebied	Stichting Vogelbescherming Nederland		8
– Loevesteijn/Munnikenland	Stichting ARK		91
– Hunzedal-Torenveen	Het Drents Landschap		100
– Ooijen Wanssum	Staatsbosbeheer		184
– Schieveen 2e tranche /programma management	Natuurmonumenten	50	
– Kennis en strategie	Natuurmonumenten	36	
– Communicatie	Natuurmonumenten	231	
– De Groene Oesterdam	Natuurmonumenten	125	
– Dwingelderveld	Natuurmonumenten	160	
– Rivierenklimaatpark IJsselpoort	Natuurmonumenten	37	
– Friese IJsselmeerkust	Fryske Gea	44	
– Harger- en Pettemerpolder	Natuurmonumenten	21	
– IJsselmonde	Stichting ARK	98	
Incidenteel			
– Activiteitenprogramma 2014	Platform 31	215	
– Duurzame dynamiek in de Delta: Urban Regions in the Delta	NWO		640

Doel van verstrekking betreft:

Het Stimuleringsfonds Creatieve Industrie (SCI):

Het programma Stad en Regio is gericht op de ontwikkeling en toepassing van nieuwe ruimtelijke concepten voor urgente opgaven in steden en stedelijke regio's en stimuleert daarnaast kennisuitwisseling, innovatie en het vergroten van toegepaste vakkennis om te zorgen voor een verbeterde samenhang tussen beleid, praktijk en onderzoek;

Het programma Stedelijke Transformatie is gericht op de ontwikkeling van nieuwe ruimtelijke typologieën, strategieën en verdienmodellen voor stedelijke transformatievraagstukken en stimuleert daarnaast kennisuitwisseling, innovatie en het vergroten van toegepaste vakkennis om te zorgen voor een verbeterde samenhang tussen beleid, praktijk en onderzoek;

Het programma Innovatieve Vormen Opdrachtgeverschap heeft als doel het bevorderen van de ontwikkeling en toepassing van alternatieve en innovatieve vormen van opdrachtgeverschap en is daarnaast bedoeld om kennis en ervaring te delen over de veranderende rol van het opdrachtgeverschap in de aanpak van urgente opgaven.

Architectuur Lokaal (AL):
Het programma Opdrachtgeverschap en Omgevingsrecht is erop gericht om kennis en ervaring te delen met opdrachtgevers over de juiste en evenredige toepassing van de wettelijke kaders op het gebied van omgevingsrecht en (Europese) aanbestedingen;

Het programma Kennistransfer organiseert de disseminatie van kennis en ervaring die gegenereerd wordt in alle programma's die gericht zijn op de versterking van de lokale en regionale ontwerpkracht en -kwaliteit.

Internationale Architectuur Biënnale Rotterdam (IABR):

Doel is de organisatie en uitvoering van een onderzoeks- en ontwikkeltraject waarbij ontwerpend onderzoek wordt ingezet ten behoeve van een aantal lokale of regionale projecten. De projecten zijn geografisch gespreid en divers qua thematiek maar zijn allen actueel en relevant binnen de 6e respectievelijk 7e editie van de IABR.

Technische Universiteit Delft (TUD):

De leerstoel Ontwerp en Overheid is gericht op de veranderingen bij lokale en regionale overheden, de verbinding van overheid, onderwijs en (ontwerp)onderzoek en de alliantievorming tussen lokale en regionale overheden.

Academies van Bouwkunst (AvB):

Een gedeeld lectoraat bij de zes Academies van Bouwkunst onderzoekt de lokale en regionale ontwerpopgaven om de samenwerking tussen het ontwerponderwijs en de lokale en regionale overheden te verdiepen middels de gezamenlijke uitwerking van concrete, actuele en relevante ruimtelijke opgaven.

Klimaatbuffers

Het stimuleren van concrete klimaatbuffers als voorbeeldprojecten van klimaatadaptatie, om daarmee ervaring op te doen en te onderzoeken of deze aanpak in de praktijk werkt.

Platform31

Bijdrage aan Activiteitenprogramma 2014 Platform31.

Duurzame dynamiek in de Delta

Doel is breed onderzoek doen(met meerdere disciplines) en met praktijkpartijen naar duurzame (stedelijke)gebiedsontwikkeling in de delta. Er zijn 6 grote onderzoeken gefinancierd. Uitgebreidere informatie over deze 6 onderzoeken staan op http://urd.verdus.nl/voorpagina

13. Geo-informatie

		2014	2015
13.02.02 Subsidies	**Ontvanger**	**11.495**	**12.532**
Landelijk Samenwerkingsverband GBKN, subsidies basisregistraties			
– Beheerkosten grootschalige topografie	LSV-GBKN	7.769	8.007
– Transitiekosten naar BGT	SVB-BGT	3.426	4.145
– Uitvoering basisprogramma Geonovum	Geonovum	300	380

Doel van verstrekking betreft:

Landelijk Samenwerkingsverband GBKN, subsidies basisregistraties

In dit subsidieoverzicht staan bij het kopje «Landelijk Samenwerkingsverband GBKN, subsidies basisregistraties» de subsidies vermeld, die worden verstrekt om de transitie van de oude Grootschalige Basiskaart Nederland (GBKN) naar de nieuwe Basisregistratie Grootschalige Topografie (BGT) mogelijk te maken. Aan LSV-GBKN te Apeldoorn is een subsidie toegekend ten behoeve van de beheerkosten van de grootschalige topografie voor de periode 2014–2015. Het gaat om het routeren van bijdrages in de beheerkosten van de grootschalige topografie op het moment dat een bronhouder overgaat van de huidige GBKN naar de nieuwe Basisregistratie Grootschalige Topografie (BGT). Het LSV-GBKN voert die administratie.
De subsidie aan SVB-BGT te Amersfoort voor de jaren 2014 en 2015 heeft betrekking op de transitiekosten om de nieuwe BGT te maken.

Geonovum

Subsidie is bedoeld voor standaardisering en kennisontwikkeling van de geo-informatie in Nederland. Geonovum is een netwerkorganisatie en werkt op basis van een meerjarenbeleidsvisie en jaarlijkse uitvoeringsplannen en ondersteunt hiermee onder meer het beleid van IenM voor geo-informatie.

13.02 Gebiedsontwikkeling

		2014	2015
13.03.02 Subsidies	**Ontvanger**	**194**	**150**
– Regiecollege Waddengebied	Provincie Fryslan	149	60
– Windpark Wieringermeer	Windunie	45	15
– Noordzeekanaalgebied	Stichting Projectbureau Masterplan Noordzeekanaalgebied		60

Doel van verstrekking betreft:

Regiecollege Wadden

Het Regiecollege Wadden wordt gezamenlijk gefinancierd door het Rijk (IenM, EZ), de
Waddenprovincies, de Waddengemeenten en de Waterschappen. Hierover zijn in 2012 hernieuwde afspraken gemaakt. De jaarlijkse begroting van het RCW bedraagt 200.000 euro.
De verdeling van de kosten is: Rijk 30%, Provincies 40%, Gemeenten 20% en Waterschappen 10%. Voor het Rijk betekent dat de kosten jaarlijks 60.000 euro bedragen; de verdeling tussen
IenM en EZ is 50/50.

Windpark Wieringermeer

Op 14 augustus heeft het bedrijf Wind Unie Development (WindUnie) bij IenM een subsidie aangevraagd en verkregen ad € 50.000 excl. / € 60.500 incl. BTW voor communicatie rondom het Greendeal Windpark Wieringermeer.

Noordzeekanaalgebied

De subsidie betreft een incidentele rijksbijdrage aan de begroting 2015 van de Stichting Projectbureau Masterplan Noordzeekanaalgebied ten behoeve van de Ruimte-investeringsmonitor en communicatieactiviteiten.

13.04 Ruimtegebruik Bodem

		2014	2015
13.04.02 Subsidies	**Ontvanger**	**19.447**	**16.397**
Bedrijvenregeling		*6.924*	*9.479*
	Gemeente Almelo	35	
	Gemeente Arnhem		343
	Gemeente Hengelo	287	4.557
	Gemeente Tilburg		5
	Gemeente Venlo	346	
	Gemeentehuis Rotterdam		
	Provincie Flevoland		168
	Provincie Gelderland	781	1.059
	Provincie Limburg		242
	Provincie Noord-Brabant		284
	Provincie Overijssel	59	233
	Provincie Utrecht	187	139
	Provincie Noord Holland	54	
	Provincie Zuid Holland	803	
	Stichting Bosatex	4.354	3.626
Bodemsanering NS	Stichting Bodemsanering NS	4.538	4.538
Overige subsidies		*7.985*	*2.370*
	Stichting Bureau Commissie voor de m.e.r.	4.655	2.000
	IPO	80	20
	Staatsbosbeheer	2.200	
	Stichting Kennisontwikkeling Kennisoverdracht Bodem	1.050	350

Doel van verstrekking betreft:
Bedrijvenregeling
Uitvoering van Besluit en Regeling financiële bepalingen bodemsanering voor de aanpak van ernstige bodemverontreiniging op bedrijfsterreinen, op basis van artikel 76j van de Wet bodembescherming, subsidieverstrekking aan gemeenten en provincies.
Stichting Bosatex betreft subsidie om de bodemsanering voor bedrijven in de textielreinigingsbranche op een collectieve wijze te organiseren en uit te voeren.
Bodemsanering NS
Subsidie voor bodemsanering op NS/ProRail-percelen
Overige subsidies
Stichting Bureau Commissie voor de m.e.r.: De Commissie voor de m.e.r. is een volgens de Wet milieubeheer ingestelde commissie, die een deskundig en onafhankelijk advies uitbrengt over de kwaliteit van milieueffectrapportages. Conform die wet adviseert zij uitsluitend het bevoegd gezag (Rijk, provincie, gemeente of waterschap).
IPO: Subsidie t.b.v. het beheer en onderhoud van het Landelijke Grondwater Register, dat eigendom is van de Gemeenschappelijke Beheerorganisatie van het Interprovinciaal Overleg (IPO).

Staatsbosbeheer: Subsidie t.b.v. ernstige en spoedeisende bodemverontreinigingsgevallen bij Staatsbosbeheer

Stichting Kennisontwikkeling Kennisoverdracht Bodem: De stichting verzorgt in een publiek-private samenwerking de beoordeling, financiering en kennisoverdracht bij innovatieve projecten op het gebied van bodem en ondergrond.

115
Vraag:
Duidt de afbouw aan subsidies voor het Omgevingsloket 3 (OLO3) na 2016 erop dat de regering ervan uit gaat dat het opzetten van dit digitale stelsel volledig is afgerond in 2016?

Antwoord:
Nee, dat is niet het geval. Olo3 betreft een eerste stap richting het digitale stelsel omgevingswet. Na realisatie Olo3 zal gecontroleerd worden door ontwikkeld.
Het gaat hier overigens niet om afbouw van subsidies maar om uitgaven op de begroting.

116
Vraag:
Kan een toelichting gegeven worden op de stijging in uitgaven aan OLO3 in 2016, gevolgd door een daling in 2017?

Antwoord:
De stijging in uitgaven is te verklaren door een bijgestelde raming eind 2014 op basis van een gereedgekomen bestek via een brede marktconsultatie en het in tegenstelling tot de eerdere raming meenemen van de IenM interne kosten. De neerwaartse bijstelling van de raming in 2015 komt vervolgens voort uit het lager uitvallen van de aanbesteding. In 2016 is het grootste volume qua bouwactiviteit Olo3 en daarna minder. Na oplevering eind 2017 zal Olo3 opgaan in het Digitale Stelsel Omgevingswet

117
Vraag:
Op welke wijze worden doelmatigheid en doeltreffendheid gemeten bij Budget Investeringen Ruimtelijke Kwaliteit (BIRK) en Nota Ruimte en Nieuwe Sleutel Projecten (NSP)?

Antwoord:
Aan projecten BIRK, Nota Ruimte en NSP is subsidie verleend die gekoppeld is aan in de beschikking benoemde elementen (kwaliteitsdragers) waarvan de kosten zijn opgenomen in de begroting die ten grondslag ligt aan de subsidietoekenning. De projecteigenaren dienen jaarlijks aan IenM te rapporteren over de inhoudelijke voortgang van hun project als geheel en de kwaliteitsdragers in het bijzonder. Daarnaast dienen de projecteigenaren zich jaarlijks via SISA financieel te verantwoorden bij de rijksoverheid over de besteding van de ontvangen subsidie. Door middel van de inhoudelijke voortgangsrapportage en de financiële verantwoording blijft IenM jaarlijks op de hoogte van de stand van zaken bij deze projecten. Op deze wijze meet IenM, naast periodiek werkbezoek aan de projecten, de doelmatigheid en doeltreffendheid van de projecten. Indien daartoe aanleiding is, wordt de verleende subsidie of het verstrekte voorschot naar beneden gecorrigeerd.

118
Vraag:
Op welke wijze worden de reserveringen voor (mogelijke) knelpunten in de uitvoering van de Wet bodembescherming en de bijdragen aan drink- en afvalvoorzieningen in Caribisch Nederland bewaakt?

Antwoord:
Bodemsanering:
In het Convenant Bodem en Ondergrond 2016 – 2020 zijn voorwaarden voor het aanvragen en verstrekken van middelen voor knelpunten in de uitvoering omschreven.

Caribisch NL:
Er worden convenantsafspraken gemaakt waarin wordt vastgelegd welke inzet en investeringen met deze bijdragen worden geacht te worden uitgevoerd. Deze afspraken worden gezamenlijk met het betrokken Openbaar Lichaam vastgesteld, zodat helderheid bestaat over uitvoering en verantwoording.

– Over de uitvoering van dit convenant wordt gerapporteerd in de jaarrekening;
– Wanneer één van de Partijen constateert dat de resultaatsverplichtingen door de ander redelijkerwijs niet voldoende worden nagekomen, streven Partijen ernaar dit in onderling overleg te herstellen met tijdsgebonden afspraken over acties en/of maatregelen;

Drinkwatervoorziening:
In de convenanten zijn voorwaarden opgenomen over de besteding van de middelen voor de verbetering van de drinkwatervoorziening op Saba en de subsidie op de drinkwatertarieven in Caribisch Nederland.

119
Vraag:
Klopt het dat er in de begroting aan de ondersteuning van provincies en gemeenten in krimp- en anticipeerregio's geen financiële ondersteuning is gekoppeld?

Antwoord:
Onder 13.01.01 «Overige opdrachten» zijn financiële cijfers terug te vinden, die betrekking hebben op onderzoeks- en programmabudget op het terrein van ruimtelijk instrumentarium. Een deel daarvan is bestemd voor de ondersteuning van provincies en gemeenten in krimp- en anticipeerregio's, door middel van kennis en experimenten. Deze ondersteuning wordt in 2016 voortgezet.

«In het Interbestuurlijk Actieprogramma Bevolkingsdaling werkenrijk, provincies, IPO en VNG daartoe gezamenlijk aan een kennis- en transitieprogramma op het gebied van bevolkingsdaling en leegstand. Experimenteren met nieuwe samenwerkingsvormen bijv. op het gebied van onderwijs, bereikbaarheid, aanpassingen van woningen en bundeling van voorzieningen hebben prioriteit. Het voortouw ligt hiervoor bij de lokale overheid.

Daarnaast werken markt en overheid samen in respectievelijk de Kantorentop en op grond van de Retailagenda om te komen tot gezonde markten en aanpak van leegstand. Dat proces is vooral gericht op het creëren van bewustwording, stimuleren tot actie en waar mogelijk wegnemen van mogelijke belemmeringen»

120
Vraag:
Is er binnen de Actieagenda Architectuur en Ruimtelijk Ontwerp (AARO) nog ruimte voor andere initiatieven?

Antwoord:
- De Actieagenda Architectuur en Ruimtelijk Ontwerp (AARO) 2013–2016 is een werkprogramma met Rijksacties ter versterking van de positie van ontwerp. Bijlage bij Begroting 2013 IenM.
- In het werkprogramma zijn 18 specifieke acties (initiatieven en instrumenten) plus de beschikbare middelen voor de looptijd 2013 – 2016 vastgelegd.
- De acties waar IenM verantwoordelijk voor is, zijn grotendeels ondergebracht bij uitvoeringspartners met meerjarige subsidiebeschikkingen.

Er is derhalve binnen de Actieagenda Architectuur en Ruimtelijk Ontwerp (AARO) geen ruimte voor andere initiatieven

121
Vraag:
Kunt u de inschatting nader toelichten dat 2 miljoen euro overbruggingsbudget voor de Commissie m.e.r. tussen 2014 en 2017 afdoende is om de continuïteit van de Commissie niet in gevaar te brengen? Kunt u aangeven welke berekeningen/verwachtingen hieraan ten grondslag liggen? Zijn er in de tussentijd zaken veranderd waardoor dit bedrag wellicht heroverweging behoeft?

Antwoord:
Het overbruggingsbudget heeft ten doel de transitie van commissie en bureau voor de m.e.r. naar een volledig kostendekkende organisatie in 2017 te begeleiden, conform afspraken in de kabinetsherijking 2011.
Bij de behandeling van het wetsvoorstel tarieven Commissie voor de milieueffectrapportage heb ik de Tweede en de Eerste Kamer een evaluatie in 2016 toegezegd. Deze evaluatie zal door een onafhankelijk bureau worden uitgevoerd en nog dit jaar van start gaan. Dan zal ook worden bezien of het overbruggingsbudget afdoende is om de continuïteit van de Commissie niet in gevaar te brengen. Hierin zullen mogelijke veranderde omstandigheden worden meegenomen.
Er is nog maar één jaar ervaring met de nieuwe tarieven. Ik wacht daarom de resultaten van de evaluatie af en zal de Kamer hierover in de tweede helft van 2016 informeren.
Grondslag voor de berekening van dit overbruggingsbudget zijn de geschatte kosten van een dergelijke transitie, zowel voor het aantal Mer-adviesaanvragen als voor de organisatie zelf.

122
Vraag:
U geeft aan dat er 60 miljoen euro wordt onttrokken aan de budgetten voor bodemsanering ten behoeve van het rijksbrede financiële beeld. Kunt u dit nader toelichten? Wat betekent dit voor de uitvoering van het programma? Wat wordt precies bedoeld met dat de kasreeks door middel van een kasschuif (via het Deltafonds) wordt aangepast aan de uitvoeringspraktijk? Kunt u aangeven waarom u er niet voor kiest om de eenmalige korting van 60 miljoen euro op het bodemsaneringsbudget voor het jaar 2016 uit te smeren over vijf jaar om te voorkomen dat lopende saneringsprojecten en afspraken met private partijen in gevaar komen?

Antwoord:
Zoals blijkt uit de beantwoording van de andere vragen over dit onderwerp (66 en 67) is er inderdaad gekozen voor spreiding van het budget

123
Vraag:
Valt de ontwikkeling van de Laan van de Leefomgeving ook onder art. 13.05.01? Hoeveel is er specifiek voor deze ontwikkeling in 2016 en 2017 begroot?

Antwoord:
In 2016 is binnen artikel 13.05.01 een bedrag van € 5.075 miljoen specifiek begroot voor de voorbereiding van het digitale stelsel van de Omgevingswet. Voor 2017 zijn nog geen besluiten genomen.

124
Vraag:
Welke go/no go momenten zijn er ten aanzien van de ontwikkeling van de Laan van de Leefomgeving en wanneer staan deze gepland?

Antwoord:
Het eerste go/no go moment t.a.v. ontwikkeling van het digitale stelsel is begin 2016. Dan wordt op bestuurlijk niveau, samen met de koepels, het te realiseren ambitieniveau in 2018 van de Laan bepaald. Hierin wordt o.a. het dienstverleningsniveau en de keuze van de te bouwen informatiehuizen vastgelegd. De hoogte van het ambitieniveau is afhankelijk van de afspraken die worden gemaakt over de financiering van het stelsel.
In het Bestuursakkoord zijn afspraken gemaakt over de verdere inhoudelijke opbouw van het digitale stelsel. Zo is voor eind 2016 en eind 2017 in knooppunten vastgelegd wanneer bijv. standaardaarden en gebruikerstoepassingen gereed moeten zijn. In bestuurlijk overleg wordt bepaald of deze activiteiten in voldoende mate zijn gerealiseerd. Mocht dit niet het geval zijn dan worden passende maatregelen genomen.
Iedere stap in de opbouw van het digitale stelsel wordt getoetst op basis van Businesscases en Gatewayreviews en met een go/no-go besluit afgesloten. Zo wordt bijvoorbeeld per informatiehuis besloten of deze mag aansluiten op de infrastructuur van het digitale stelsel.

125
Vraag:
Waarom is het doel van het programma Beter Benutten veranderd naar 10% reistijdverbetering in de spits in de drukste gebieden in plaats van het met 20% terugdringen van files op specifieke corridors in drukste gebieden? Op welke wijze wordt inzichtelijk gemaakt hoe afzonderlijke projecten bijdragen aan het terugdringen van reistijd?

Antwoord:
In het eerste Beter Benutten programma lag de nadruk op het verminderen van de belangrijkste knelpunten op het hoofdwegennet en de aansluitingen op het onderliggend wegennet in de drukste gebieden van het land. Met het Beter Benutten Vervolgprogramma is samen met de betrokken regio's gekozen om de focus te verleggen naar het verbeteren van de reistijd tussen herkomst- en bestemming. Om zo de reistijd voor de reiziger van deur tot deur verder te verbeteren.

De wijze waarop de bijdrage van projecten aan het terugdringen van de reistijd inzichtelijk wordt gemaakt, is afhankelijk van het type project. Bij verbeteringen in de infrastructuur wordt de reistijd op die locatie gemeten via het NDW en/of Floating Car Data (FDC). Als het gaat om projecten

waarbij de reiziger anders gaat reizen (ander tijdstip, andere modaliteit, andere route of de reis niet maken) worden de verplaatsingen bij voorkeur gemeten via smartphone of navigatie, veelal in combinatie met door de deelnemers te gebruiken apps. Als een dergelijke meting niet mogelijk is, worden tellingen uitgevoerd, aangevuld met enquêtes onder deelnemers en reizigers.
De methodiek die hierbij wordt gebruikt, wordt regelmatig afgestemd met een team van onafhankelijke, wetenschappelijke experts.

126
Vraag:
Wat is de stand van zaken met betrekking tot de uitgesproken steun voor het nationaal monument voor verkeerslachtoffers?

Antwoord:
In 2007 is toegezegd steun voor een nationaal monument te overwegen, indien er voldoende draagvlak voor is vanuit een groot aantal organisaties die zich zorgen maken over verkeersslachtoffers. Deze toezegging staat nog steeds. Tot op heden heb ik geen concrete voorstellen ontvangen.

127
Vraag:
Wat is de verklaring voor de daling in 2014 ten opzichte van 2013 inzake de indicator acceptabele reistijd? Wat is het percentage in de eerste helft van dit jaar geweest?

Antwoord:
Zie ook het antwoord op vraag 12.
In de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR) is de streefwaarde voor de bereikbaarheid over de weg vastgesteld. De streefwaarde voor het hoofdwegennet is dat de gemiddelde reistijd op snelwegen tussen de steden in de spits maximaal anderhalf keer zo lang is als de reistijd buiten de spits. Op snelwegen rond de steden en niet-autosnelwegen die onderdeel zijn van het hoofdwegennet is de gemiddelde reistijd in de spits maximaal twee keer zo lang als de reistijd buiten de spits.
Het percentage trajecten waar de streefwaarde voor reistijden wordt gehaald, is in 2014 licht gedaald. Dit is voornamelijk te verklaren vanuit de aantrekkende economie en de lagere brandstofprijzen. De indicator acceptabele reistijd wordt jaarlijks in beeld gebracht en gepubliceerd in de Publieksrapportage Rijkswegennet. De verwachting is dat, gezien de fileontwikkeling in de eerste helft van dit jaar, een kleiner percentage van de trajecten voldoet aan de streefwaarden uit de SVIR.
Om het percentage te verbeteren heb ik een programma opgesteld met maatregelen om de capaciteit op het wegennet te vergroten. Dat programma loopt tot en met 2028. Veel projecten zijn nog in uitvoering, zoals de A12 Ede-Grijsoord en de A1/A6/A9 Schiphol-Amsterdam-Almere. Daarnaast zijn er nog projecten in voorbereiding, zoals de Blankenburg-verbinding en de ViA15. In de periode t/m 2028 besteed ik gemiddeld ca € 1,5 mld per jaar aan de aanleg van wegen.

128
Vraag:
Gaat u naast het «Beter benutten» programma aanvullende maatregelen nemen om de streefwaarde van 100% acceptabele reistijd te behalen, nu het percentage trajecten waarop de streeftijd gehaald wordt achterblijft?

Antwoord:
Zie ook het antwoord op vraag 12.
In de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR) is de streefwaarde voor de bereikbaarheid over de weg vastgesteld. De streefwaarde voor

het hoofdwegennet is dat de gemiddelde reistijd op snelwegen tussen de steden in de spits maximaal anderhalf keer zo lang is als de reistijd buiten de spits. Op snelwegen rond de steden en niet-autosnelwegen die onderdeel zijn van het hoofdwegennet is de gemiddelde reistijd in de spits maximaal twee keer zo lang als de reistijd buiten de spits.
Het percentage trajecten waar de streefwaarde voor reistijden wordt gehaald, is in 2014 licht gedaald. Dit is voornamelijk te verklaren vanuit de aantrekkende economie en de lagere brandstofprijzen. De indicator acceptabele reistijd wordt jaarlijks in beeld gebracht en gepubliceerd in de Publieksrapportage Rijkswegennet. De verwachting is dat, gezien de fileontwikkeling in de eerste helft van dit jaar, een kleiner percentage van de trajecten voldoet aan de streefwaarden uit de SVIR.
Om het percentage te verbeteren heb ik een programma opgesteld met maatregelen om de capaciteit op het wegennet te vergroten. Dat programma loopt tot en met 2028. Veel projecten zijn nog in uitvoering, zoals de A12 Ede-Grijsoord en de A1/A6/A9 Schiphol-Amsterdam-Almere. Daarnaast zijn er nog projecten in voorbereiding, zoals de Blankenburg-verbinding en de ViA15. In de periode t/m 2028 besteed ik gemiddeld ca € 1,5 mld per jaar aan de aanleg van wegen.

129
Vraag:
Wat gaat u doen om de doelstellingen van nul geluidsknelpunten langs snelwegen waarvoor nog een saneringsplan gemaakt moet worden, te halen? Gaat u aanvullende maatregelen nemen nu het aantal gemaakte saneringsplannen achterblijft?

Antwoord:
Zoals aangegeven in het «Actieplan omgevingslawaai van Rijkswegen 2013–2018» is de hoeveelheid geluidsbelaste woningen vanwege rijkswegen in 2011 met circa 40% afgenomen ten opzichte van de situatie in 2006. Deze afname is voor het grootste deel het gevolg van de geluidmaatregelen die zijn vastgelegd in MIRT-projecten.

Ook na 2012 vindt er nog geluidsanering plaats in het kader van aanleg-projecten, het zwaartepunt komt met de start van het MJPG echter te liggen op de landsdelige saneringsplannen, die nu ook worden opgesteld buiten de locaties waar aanlegprojecten spelen. De start van deze saneringsoperatie is gekoppeld aan de (tot 2012 uitgestelde) inwerking-treding van SWUNG en de voorbereiding hiervan vergt meerdere jaren vanwege het grote aantal wegen en de uitgebreide geluidonderzoeken. Conform de Wet milieubeheer moeten de saneringsplannen uiterlijk 31 december 2020 voor vaststelling zijn aangeboden.

In het MIRT Overzicht is nadere informatie over de voortgang van dit programma opgenomen.

130
Vraag:
Kunt u aangeven welke concrete acties worden ondernomen om het aantal verkeersslachtoffers terug te brengen en te streven naar een maximaal aantal verkeersdoden van 500 en ernstige verkeersgewonden van 10.600 in 2020?

Antwoord:
In mijn reactie op het SWOV rapport «Opschakelen naar meer verkeersveiligheid» (Kamerstuk 29 398, nr. 466) van 24 juni 2015 ben ik ingegaan op de 18 maatregelen die volgens SWOV nodig zouden zijn om de doelen te halen. Mijn conclusie was dat op verschillende gebieden al het nodige in gang is gezet, maar dat volledige uitvoering van alle 18 maatregelen niet

realistisch is. Vooralsnog is dus voortzetting van het huidige beleid, namelijk de uitvoering Strategisch Plan 2008–2020 en Beleidsimpuls Verkeersveiligheid, aan de orde waarbij een belangrijk aandachtsgebied in de beleidsimpuls is de aanpak veilig fietsen die door vele gemeenten inmiddels is opgepakt.

Daarnaast heb ik aangegeven dat ik naar aanleiding van de nieuwe verkenning van SWOV die eind dit jaar beschikbaar komt samen met de decentrale overheden ga bespreken welke reductie van het aantal verkeersslachtoffers op basis van de nieuwe inzichten haalbaar is. Hierover krijgt u bericht in mijn brief over het aantal ernstig verkeersgewonden, die u zoals gebruikelijk voor het eind van dit jaar ontvangt.

131
Vraag:
Hoe wordt vermindering in reistijd van deur tot deur gemeten?

Antwoord:
Zie antwoord op vraag 125.

132
Vraag:
Wat is de reden dat post 14.02.02 in 2016 met 2,6 miljoen euro daalt en vanaf 2017 stijgt met 0,9 miljoen euro?

Antwoord:
Voor het jaar 2016 is de subsidie aan het CBR ten bedrage van € 2,6 mln afzonderlijk zichtbaar gemaakt in de begroting. Hierdoor daalt de post Overige subsidies in dat jaar.

Tot 2017 is het budget overige subsidies gekort t.b.v. de dekking voor de volledige vergoeding voor de onderzoeken die het CBR uitvoert naar de rijvaardigheid alsmede de geestelijke en lichamelijke geschiktheid.

Mogelijk is een herziening van de Regeling Maatregelen Rijvaardigheid en Geschiktheid (RMRG) per 1 januari 2017 voor het gehele bedrag nog niet haalbaar, daarom is een beperkte budgettaire reeks van € 0,9 mln gereserveerd onder Overige subsidies.

133
Vraag:
In hoeverre zijn de subsidies onder 14.01.02 juridisch verplicht voor de komende vijf jaar? In hoeverre is hier sprake van wettelijke taken?

Antwoord:
Hieronder vallen:
Subsidie aan de Fietsersbond van € 574.000,– Op basis van de huidige regeling kan er subsidie worden verleend tot en met 2017. Voor de jaren daarna is er een nieuwe subsidieregeling noodzakelijk. De subsidie is voor 2015 juridisch verplicht, eind 2015 zal de subsidie voor 2016 juridisch worden verplicht.
Subsidie inzake het NHTV (voorheen Nationale Hogeschool voor Toerisme en Verkeer) Beter Benutten Lectoraat inzake Mobiliteitsmanagement van € 200.000,–. De incidentele subsidie loopt van 2015 tot en met 2017. De subsidie is juridisch verplicht.
Twee subsidies voor de uitvoering van het amendement Hoogland.
Het gaat om een subsidie aan het Landelijk fietsplatform en aan de stichting Wandelnet. Beide subsidies hebben een hoogte van € 250.000,– en zijn juridisch verplicht (2015 + 2016).

In de geest van het amendement zal financiering voor de twee opvolgende jaren worden geregeld (€ 1 miljoen).
Voor 2016 is € 35.000,– begroot t.b.v. de eindafrekening van de incidentele subsidie Natuur en Milieu voor het project Hopper. Dit is juridisch verplicht.

Het gaat bij alle subsidies niet om de uitvoer van wettelijke taken.

134
Vraag:
Vanaf wanneer gaat Nederlandse Spoorwegen (NS) meedoen met de OV-klantenbarometer conform de aangenomen motie van het lid Dik-Faber (Kamerstuk 29 984, nr. 502)?

Antwoord:
In de vervoerconcessie is, zoals de motie Dik Faber (Kamerstuk 29 984, nr. 502) aangeeft, vastgelegd dat voor het meten van de klantoordelen bij de OV-klantenbarometer wordt aangesloten. Zoals aangegeven in de kamerbrief met de aanbieding van de ontwerpconcessies van 1 september 2014 (Kamerstuk 29 984, nr. 530) is het streven dat dit per 2016 plaatsvindt. Dit jaar wordt geanalyseerd hoe de treindienst van NS in het onderzoek van 2016 kan worden opgenomen. De omvang en dynamiek tussen de hoofdrailnetconcessie en de regionale concessies die normaliter door de OV-klantenbarometer worden onderzocht, verschilt namelijk.

135
Vraag:
Waarom is het bedrag dat vanuit art. 26 aan regionale en lokale infrastructuur van het Infrastructuurfonds wordt overgemaakt in 2017 (366.011) veel hoger dan in 2016 en in 2018 en verder?

Antwoord:
Vanuit het Infrastructuurfonds (Art. 14) wordt een bijdrage geleverd aan grote Regionaal/lokale infrastructuur en aan de mobiliteitsfondsen, zoals het Regio Specifiek Pakket Zuiderzeelijn. De voeding vanuit de beleidsbegroting (Art. 26) is in 2017 hoger vanwege de verwachte planning en bijdrage aan de onderliggende projecten (zoals HOV-NET Zuid-Holland Noord, Utrecht Tram Uithof, A12/A20 Parallelstructuur Gouweknoop). Deze kasramingen zijn zichtbaar in het projectenoverzicht op pagina 53 van de ontwerpbegroting van het Infrastructuurfonds.

136
Vraag:
Kunt u inzicht geven in de exacte hoogte van de bijdrage aan de opdrachten uit artikel 15.01.01 en de beoogde effecten en/of resultaten van deze opdrachten? (Totaal ongeveer 50% van 4.652.000 euro)

- Uitvoering van taken uit de werkagenda van het NOVB.
- Faciliteren van het NOVB.
- Implementatie van boord computer taxi
- Stimuleren van het beschikbaar stellen van brongegevens van reisinformatiediensten
- Toegankelijk maken van het openbaar vervoer
- Uitgave om een gelijk speelveld te creëren in het openbaar vervoer

Antwoord:
De exacte hoogte van bijdragen en beoogde effecten en resultaten is niet op voorhand te geven. De onderwerpen op dit artikel kenmerken zich door een hoge maatschappelijke dynamiek, waardoor op korte termijn flexibel ingezet moet kunnen worden op specifieke onderwerpen. Voor die onderwerpen waar aanbesteding of bijdragen al voorzien zijn, kan niet het

exacte bedrag gegeven worden omdat daarmee de onderhandelingspositie van de Staat geschaad zou worden. De grote kostenposten op dit artikel, voor zover van te voren in te schatten, zijn:

- Bijdrage aan taken uit de werkagenda van het NOVB.
- In de bijdrage voor taken zitten ook de werkzaamheden voor het faciliteren van het NOVB met secretariaatswerkzaamheden, werkzaamheden aan website etc. De inhuur van de voorzitters wordt geboekt op artikel 12.98.01.
- Uitvoering van toegezegde evaluaties van tariefstructuur en boordcomputer taxi, benodigde onderzoeken en evaluaties van experimenten.
- Bijdrage aan Nationale Data Openbaar Vervoer voor actuele multimodale reisinformatie, zoals toegezegd aan de Tweede Kamer.
- Faciliteren en stimuleren van verbeteren van toegankelijkheid met onderzoeken, bijdragen aan eenmalige pilots etc.
- Onderzoeken voortvloeiend uit vragen over gelijk speelveld en mogelijke extra bijdragen die nog niet juridisch verplicht zijn aan de ACM.

137
Vraag:
Hoe houdt het verhogen van de gebruiksvergoeding voor spoorgoederenvervoerders verband met de algemene doelstelling om de trein in toenemende mate een aantrekkelijke vervoersoptie te laten zijn voor verladers? Op welke wijze wordt de gebruiksvergoeding vastgesteld? Welke regels zijn hierop van toepassing? Hoe is dit in omliggende landen geregeld?

Antwoord:
De verhoging van de gebruiksvergoeding vanaf 2015 met structureel € 50 miljoen (Rutte I) is opgenomen in de begrotingskaders van het Ministerie van Infrastructuur en Milieu en heeft betrekking op alle vervoerders en dus niet alleen voor spoorgoederenvervoerders. Uit de benchmark gebruiksvergoeding spoorgoederenvervoer – die samen met een brief van 9 september jl. naar uw Kamer gestuurd is – blijkt dat de hoogte van de gebruiksvergoeding in Nederland beperkt van invloed is op de concurrentiepositie van de Nederlandse zeehavens en het spoorgoederenvervoer door Nederland (Kamerstuk 33 965, nr. 23). Om de concurrentiepositie van het spoorgoederenvervoer te versterken en de trein ook voor verladers een aantrekkelijke vervoersoptie te laten blijven, is in de Lange Termijn Spoor Agenda (LTSA) een aantal acties opgenomen zoals de instelling van een Spoorgoederentafel en de ontwikkeling van de Europese spoorgoederencorridors met One Stop Shops voor het efficiënt regelen van internationale treinpaden. Voorts is voor het behoud van de marktpositie een bedrag van € 20 miljoen gereserveerd ter compensatie van de omleidingskosten gedurende de bouw van het Derde Spoor in Duitsland.

De vaststelling van de gebruiksvergoeding is opgenomen in de EU-Herschikkingsrichtlijn. Hierin staat dat de beheerder voor het gebruik van het spoor de kosten die direct uit de exploitatie van de treindienst voorvloeien doorberekent aan de spoorvervoerders. In EU-verordening 2015/909 is nader uitgewerkt wat onder deze wordt verstaan. Het ontwerpbesluit houdende regels met betrekking tot de vergoeding minimumtoegangspakket (zoals de gebruiksvergoeding in de richtlijn genoemd wordt) vormt vervolgens het heffingskader. Hierin is onder meer opgenomen dat de ACM de berekeningsmethodiek voor de gebruiksvergoeding van te voren moet toetsen. De eerder genoemde benchmark gebruiksvergoeding spoorgoederenvervoer beschrijft ook de systematiek in de omliggende landen. Deze is onderling vergelijkbaar maar verschilt in de toepassing van tijd- en plaatsgebonden heffingen (tijdstip van de dag,

type infrastructuur) bovenop de standaardtarieven en eventuele kortingen (bijvoorbeeld voor grootverbruik).

Met de implementatie van de EU-Herschikkingsrichtlijn en de verordening vindt meer harmonisatie van de gebruiksvergoeding plaats.

138
Vraag:
Is er in het kader van het Landelijk Verbeterprogramma Overwegen een verhouding afgesproken tussen de hoeveelheid middelen voor generieke en specifieke maatregelen?

Antwoord:
Nee. De precieze verhouding tussen de middelen voor generieke en specifieke maatregelen is thans niet aan te geven en is ook nog niet bepaald. Bij het zoeken naar verbetermaatregelen zet het LVO primair in op generieke verbetermaatregelen die op een grote groep overwegen toepasbaar zijn.

139
Vraag:
Wanneer kan de Kamer de tussenevaluatie en actualisatie van de Derde Kadernota Spoorveiligheid tegemoet zien?

Antwoord:
Zoals gemeld in mijn brief aan uw Kamer van 15 juni 2015 (Kamerstuknr. 29 893 nr.192) wordt uw Kamer hierover eind dit jaar geïnformeerd

140
Vraag:
Houdt het stopzetten van de subsidie bodemsanering NS percelen, respectievelijk het opheffen van de Stichting Bodemsanering Nederlandse Spoorwegen in, dat alle vervuilde NS percelen inmiddels zijn gesaneerd?

Antwoord:
Het stopzetten van de subsidie bodemsanering NS percelen, respectievelijk opheffen van de Stichting Bodemsanering Nederlandse Spoorwegen, is mogelijk omdat de werkzaamheden van SBNS de komende jaren sterk zullen teruglopen. De meeste saneringen van verontreinigde percelen van NS en ProRail zijn inmiddels aangepakt. De laatste verontreinigingen zijn voor een groot gedeelte niet kosteneffectief aan te pakken en hebben geen hoog risico voor de omgeving. De verantwoording voor de aanpak van de laatste verontreinigingen is teruggelegd bij de grondeigenaren.

141
Vraag:
Worden er naar aanleiding van de opmerkingen van de Europese Commissie over de voortgang van het FABEC maatregelen genomen om de samenwerking te verbeteren? Zo ja, welke?

Antwoord:
Naast FABEC, heeft de Commissie tevens vier andere luchtruimblokken aangesproken op onvoldoende voortgang. De Nederlandse regering is voornemens samen met de andere FABEC EU lidstaten te reageren naar de Commissie. Nederland deelt het belang dat de Commissie hecht aan voortgang van de implementatie van Single European Sky en FABEC als belangrijke bouwsteen daarvan. Nederland ziet daarom de infractie ook als een aansporing aan alle FABEC landen om voortvarend hieraan invulling te blijven geven. Nederland deelt echter niet de argumenten die

de Commissie aanvoert. Nederland is van oordeel dat alle nodige maatregelen zijn genomen om te garanderen dat FABEC wordt geïmplementeerd, zoals de afsluiting van het FABEC Verdrag dat de gezamenlijke doelstellingen vastlegt. Zo organiseert het Zwitserse FABEC voorzitterschap 8 oktober aanstaande een bijeenkomst met de FABEC bewindspersonen om de voortgang en samenwerking binnen FABEC een extra impuls te geven. Daarom ondersteun ik dit initiatief en zal ik bij mijn collega's aandringen op een voortvarende implementatie van de FABEC-doelen. De bredere context van deze vraag heb ik uiteengezet in mijn brief van 25 september jl. (21 501-33-556).

142
Vraag:
Vanaf 1 januari 2012 geldt EU ETS voor intra-Europese vluchten, heeft dit tot een kostenverhoging voor de sector of de passagier geleid? Zijn de beoogde doelstellingen gehaald? Hoe verhoudt zich dit tot een internationaal level playing field? Moeten de zogenoemde Golf carriers hier ook aan voldoen?

Antwoord:
Het EU ETS omvat momenteel uitsluitend vliegverkeer tussen punten binnen de Europese Economische Ruimte (EER). De regels hebben betrekking op alle luchtvaartmaatschappijen, ongeacht nationaliteit. Dus ook Golf carriers moeten hieraan voldoen.

De invoering van het EU ETS voor intra-Europese vluchten is een maatregel die tot doel heeft de CO_2-uitstoot van de luchtvaart te reduceren en om een mondiale aanpak binnen ICAO te stimuleren. Beide doelstellingen zijn gehaald. In 2013 is door de ICAO lidstaten besloten tot het ontwikkelen van een mondiaal emissie reductiesysteem. Inmiddels is er sprake van nagenoeg 100% naleving van het EU ETS. Daarmee is er in directe zin geen verstoring van het level playing field door deze richtlijn. Wel geldt dat Europese maatschappijen meer intra-Europese vluchten uitvoeren dan maatschappijen uit derde landen en dus met relatief meer kosten worden geconfronteerd.

Het is niet bekend wat de totale additionele kosten voor de sector zijn sinds invoering van het EU ETS in 2012. Evenmin is bekend in hoeverre die kosten zijn doorberekend aan de passagier.

143
Vraag:
Wanneer moet het nieuwe normen en handhavingsstelsel op Schiphol uiterlijk in werking zijn getreden? Wat zijn de gevolgen als deze deadline niet wordt gehaald?

Antwoord:
Het nieuwe normen- en handhavingstelsel Schiphol dient op 1 november 2016, bij de start van het nieuwe gebruiksjaar voor Schiphol, in werking te treden. Van belang is dat met het in werking treden van de wet duidelijkheid naar de omgeving wordt verschaft over het formeel geldende kader voor bescherming en tevens ruimte wordt gecreëerd voor de luchtvaartsector om zich verder te ontwikkelen naar 500.000 vliegtuigbewegingen t/m 2020. Met het huidige stelsel, gebaseerd op handhavingspunten, loopt Schiphol met de huidige verkeersvolumes tegen haar plafond en zit er per direct een slot op de ontwikkeling van Schiphol. Schiphol wordt hiermee met het huidige stelsel niet in staat gesteld om de wettelijke milieuruimte binnen gelijkwaardigheid volledig te benutten. Bij overschrijding van de handhavingpunten moet de ILT handhavend optreden en een maatregel nemen op basis van de wet.

De Tweede Kamer heeft in 2008 reeds gevraagd om een nieuw normen- en handhavingstelsel (NNHS) voor Schiphol. Breed gedragen werd de constatering dat het huidige stelsel in de praktijk kan leiden tot ongewenste effecten: bij een dreigende overschrijding van de grenswaarde bij een baan moet worden uitgeweken naar een baan met meer geluidgehinderden. Naar aanleiding hiervan is de Alderstafel Schiphol verzocht om naar een verbetering van het normen- en handhavingstelsel te zoeken. In het Aldersakkoord van 1 oktober 2008 zijn de hoofdlijnen neergelegd van een nieuw stelsel en na twee jaar experimenteren in de praktijk is de Alderstafel in 2013 unaniem tot het advies gekomen om er nu toe over te gaan het nieuwe stelsel vast te leggen in wet- en regelgeving. Hierover is uitgebreid met de Kamer van gedachten gewisseld. Het wetsvoorstel NNHS voor Schiphol ligt momenteel in uw Kamer en is geagendeerd om op korte termijn behandeld te worden. Dit om hierna ook spoedig de onderliggende besluiten in procedure te kunnen brengen en de wet en regelgeving op 1 november 2016 van kracht te kunnen laten worden.

144
Vraag:
Hoeveel geld is er beschikbaar om geluidshinder als gevolg van een toenemend aantal vluchten op Schiphol, Lelystad en Eindhoven aan te pakken?

Antwoord:

Schiphol

Om overlast van vliegtuiggeluid en de gevolgen hiervan voor de leefomgeving te beperken, zijn geluidsgevoelige objecten geïsoleerd. Onder het Project Geluidsisolatie Schiphol fase 1 (GIS-1), zijn in totaal ca. 3.700 geluidsgevoelige objecten geïsoleerd. Onder het Project Geluidsisolatie Schiphol fase 2 (GIS-2) zijn in totaal 8.465 geluidsgevoelige objecten geïsoleerd. Onder het Project Geluidsisolatie Schiphol fase 3 (GIS-3) zijn in totaal 1.114 geluidsgevoelige objecten geïsoleerd. De totale kosten voor de uitvoering van deze drie fasen tezamen bedroegen ca. 577 miljoen euro.

Hiernaast is er door het Rijk na een eerste fase, thans een financiële bijdrage van 10 miljoen euro aan de tweede fase voor het Leefbaarheidsfonds toegezegd. Dit Leefbaarheidsfonds heeft tot doel de kwaliteit van de leef- en woonsituatie voor bewoners in de omgeving van Schiphol te verbeteren.

Eindhoven

Eindhoven is een militaire luchthaven met civiel medegebruik. Voor bestaande woningen en andere geluidsgevoelige gebouwen is in de jaren 1985 tot en met 1988 in opdracht van het Ministerie van Defensie een programma uitgevoerd voor het aanbrengen van geluidwerende voorzieningen. De nieuwe geluidscontour geeft geen aanleiding voor een nieuw geluidsisolatieprogramma. De oppervlakte van de 35 Ke-geluidscontour voor het commerciële burgerluchtverkeer is niet groter dan de oorspronkelijke geluidscontour op basis waarvan het eerdere isolatieprogramma is uitgevoerd.

Lelystad

In het Luchthavenbesluit Lelystad is aangegeven dat voor de woningen in de omgeving van de luchthaven een geluidsisolatieprogramma wordt

uitgewerkt gebaseerd op het beleid dat geldt voor te isoleren woningen in de omgeving van Schiphol. Aan de Alderstafel Lelystad zijn met de regionale partijen nadere afspraken gemaakt over de planning van deze uitwerking en vastgelegd in het Werkprogramma Alderstafel Lelystad (Kamerstuk 31 936 nr. 286) van 30 juni 2015. Het voornemen is om de uitwerking van het geluidsisolatieprogramma Lelystad Airport voor april 2016 af te ronden en binnen 1 jaar in uitvoering te nemen.

145
Vraag:
Hoe hoog liggen de geluidhinderkosten en securitykosten van Schiphol in vergelijking met omliggende luchthavens (Frankfurt, Heathrow en Charles de Gaulle)? Hoe organiseren deze omliggende luchthavens deze heffingen?

Antwoord:
IenM laat jaarlijks het onderzoek Benchmark Luchthavengelden en Overheidsheffingen uitvoeren. De benchmark voor 2014 is in februari 2015 aan de Tweede Kamer gestuurd (Kamerstuk 29 665, nr. 211). In deze benchmark worden de kosten vergeleken die luchtvaartmaatschappijen in 2014 hadden voor het landen en starten op Schiphol en op andere grote Europese luchthavens. Het gaat dan om de kosten voor een zelfde pakket vluchten en vliegtuigtypen.

Onderdeel van die kosten vormen de kosten voor security en geluid. In sommige landen gaat het om securitygelden (charges) die onderdeel zijn van de luchthavengelden (op Schiphol bijvoorbeeld), terwijl er in andere landen sprake is van overheidsheffingen voor security (bijvoorbeeld op Parijs Charles de Gaulle). Bij de kosten voor geluid zijn er ook verschillen. Op Londen Heathrow zijn geen separate charges of heffingen voor security en geluid.

Uit de benchmark blijkt dat de kosten voor security op Schiphol en Parijs Charles de Gaulle in 2014 ongeveer even hoog zijn. Ten opzichte van Frankfurt zijn de kosten voor security op Schiphol ongeveer anderhalf keer hoger.

De kosten voor geluid zijn op Schiphol tweeënhalf keer hoger dan op Parijs Charles de Gaulle, maar op Frankfurt zijn de kosten voor geluid bijna drie keer zo hoog als op Schiphol. Net als op Schiphol kennen Parijs Charles de Gaulle en Frankfurt overheidsheffingen voor geluid. Op Frankfurt is er daarnaast ook nog een separate geluidscharge als onderdeel van de havengelden.

146
Vraag:
Hoe zijn de teruglopende ontvangsten op art. 17.01.05 (Ontvangsten Luchtvaart) te verklaren?

Antwoord:
De teruglopende ontvangen zijn te verklaren door het stoppen van de GIS-heffing. In juli 2015 is vastgesteld dat de door het Rijk voorgefinancierde kosten voor het Geluidsisolatieprogramma Schiphol (GIS) door de luchtvaartmaatschappijen zijn terugbetaald aan het Rijk, waarna de GIS-heffing is stopgezet.

147
Vraag:
Wat behelst het Leefbaarheidsfonds, is dit ook bekend onder de naam Schipholfonds?

Antwoord:
Er is sprake van twee verschillende fondsen.

Het Leefbaarheidsfonds komt voort uit één van de drie convenanten die, als onderdeel van het Aldersakkoord, in 2008 zijn afgesloten aan de Alderstafel. In dit convenant hebben het Rijk, de luchthaven Schiphol en de provincie Noord-Holland afspraken gemaakt over dit Leefbaarheidsfonds, dat tot doel heeft de kwaliteit van de leef- en woonsituatie voor bewoners in de omgeving van Schiphol te verbeteren. Het Leefbaarheidsfonds wordt ingezet voor individuele gevallen en projecten in gebieden waar geluidshinderbeperkende maatregelen niet (meer) mogelijk zijn en ook in gebieden waar de toekomstige geluidshinder neer zal slaan. In 2013 hebben het Rijk, de luchthaven Schiphol en de provincie Noord-Holland zich uitgesproken om, conform de afspraken uit het Aldersakkoord van 2008 en als onderdeel van het akkoord omtrent het nieuwe normen- en handhavingstelsel, 30 miljoen euro ter beschikking te stellen voor een tweede tranche. Over de verdere invulling van de afspraken wordt gesproken in de Omgevingsraad Schiphol.

Het Schipholfonds maakt onderdeel uit van het sponsorbeleid van Schiphol en heeft tot doel fysiek bewegen te stimuleren.

148
Vraag:
Kan een nadere uiteenzetting van de subsidie aan het Geluidsisolatie Schiphol (GIS) en de Autoriteit Consument & Markt (ACM) worden gegeven? Wat zijn de doelstellingen met betrekking tot het GIS?

Antwoord:
Het programma Geluidsisolatie Schiphol is geen subsidie. Om overlast van vliegtuiggeluid en de gevolgen hiervan voor de leefomgeving te beperken, zijn geluidsgevoelige objecten (zoals huizen en scholen) geïsoleerd. Daarvoor is rond Schiphol door PROGIS, een projectorganisatie van Rijkswaterstaat, een geluidsisolatieprogramma uitgevoerd. Het geluidsisolatieprogramma Schiphol is in drie fasen uitgevoerd (GIS-1, GIS-2 en GIS-3).

Vanaf de beginfase van GIS worden de kosten van het isolatieprogramma doorbelast aan de luchtvaartmaatschappijen. Bij de besluitvorming over het isolatieprogramma is het Kabinet uitgegaan van het principe «de veroorzaker betaalt». De kosten van het aanbrengen van de geluidsisolatie komen hierdoor geheel ten laste van de luchtvaartmaatschappijen. Teneinde de jaarlijkse uitgaven van het isolatieprogramma te kunnen dekken heeft het Rijk met de sector afgesproken om de kosten voor te financieren en om de terugbetaling van de kosten door de sector over een langere periode te spreiden. De door het Rijk voorgefinancierde kosten worden door de luchtvaartmaatschappijen terugbetaald aan het Rijk door middel van een geluidsheffing per landing die door Schiphol bij de luchtvaartmaatschappijen in rekening wordt gebracht.

De bijdrage aan de Autoriteit Consument en Markt betreft geen subsidie maar wordt bij Najaarsnota uit het opdrachtenbudget naar het Ministerie van Economische Zaken overgeboekt. De ACM-bijdrage is bedoeld voor uitvoering van de toezichtstaken met betrekking tot de tariefregulering op Schiphol.

149
Vraag:
Wat zijn de doelstellingen van het Leefbaarheidsfonds? In hoeverre is dit bestuurlijk verplicht?

Antwoord:
Zie het antwoord op vraag 147.

150
Vraag:
Kan een uiteensplitsing gegeven worden van alle activiteiten en bijbehorende financiële middelen van de agentschappen?

Antwoord:
Bijdrages Luchtvaart aan agentschappen (x1000)

	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
Bijdrage aan agentschappen	10.071	11.949	8.979	48	48	48	48
– waarvan bijdrage aan RWS (Caribisch Nederland)	10.000	11.891	8.931	0	0	0	0
– waarvan bijdrage aan RWS	48	35	48	48	48	48	48
– waarvan bijdrage aan KNMI	23	23	0	0	0	0	0

Toelichting:

De bijdrage aan de agentschappen betreft voornamelijk de bijdrage die aan RWS ter beschikking wordt gesteld voor de uitvoering van de masterplannen luchthavens Caribisch Nederland gericht op het wegwerken van de tekortkomingen ten aanzien van de internationale regelgeving.

151
Vraag:
Hoeveel geld is in 2016 specifiek gereserveerd om vogelaanvaringen met vliegtuigen tegen te gaan?

Antwoord:
In het kader van het convenant Reduceren risico vogelaanvaringen Schiphol is een vergoedingsregeling in het leven geroepen voor het versneld onderploegen van de graanresten na de oogst in een deel van de Haarlemmermeerpolder. De betreffende boeren ontvangen hiervoor een vergoeding per hectare versneld ondergewerkte graanakker. IenM verkent de mogelijkheden hoe de kosten van deze vergoeding kunnen worden verhaald op de luchtvaartsector. Voor het onderwerken van de graanresten, geldt dat op basis van ervaringsgegevens, een bedrag van ca € 1,9 mln nodig is. Verder zal de onderwerkregeling worden gecontroleerd in 2016. IenM draagt daarnaast ook zorg voor vangacties, specifiek daar waar de luchtvaartveiligheid in het geding kan komen. Tenslotte wordt de adviescommissie voor de vogeltoets door IenM betaald, de kosten daarvan zijn afhankelijk van het aantal te leveren adviezen.

152
Vraag:
Klopt het dat in 2013 10 miljoen euro vanuit het Rijk toegezegd is voor een tweede tranche Leefbaarheidsfonds Schiphol en omgeving? Klopt het vervolgens dat de middelen die geboekt staan voor 2016 en 2017 neerkomen op een totaal van 8,8 miljoen euro, in plaats van de 10 miljoen euro die het Rijk voor zijn rekening zou nemen? Zo ja, kunt u dit verschil verklaren?

Antwoord:
Het klopt dat het Rijk 10 miljoen euro heeft toegezegd voor een tweede tranche van het Leefbaarheidsfonds. Hetzelfde geldt voor de provincie Noord-Holland en voor de luchthaven Schiphol. Daarmee is er in totaal 30 miljoen euro beschikbaar voor de tweede tranche van het Leefbaarheidsfonds. De tweede tranche kent een looptijd van meerdere jaren. De bijdrage van het Rijk zal in delen worden overgemaakt aan de Stichting Leefomgeving Schiphol, die verantwoordelijk is voor de uitvoering. Voor de jaren 2016 en 2017 komt dit inderdaad neer op een bedrag van 8,8 miljoen euro. De resterende 1,2 miljoen wordt in de daarop volgende jaren overgemaakt. Zoals u kunt zien in dezelfde tabel betreft het € 400.000,– in zowel 2019 als 2020. In 2021 zal de laatste overboeking van € 400.000,– plaatsvinden.

153
Vraag:
Kunt u aangeven waarom de beoogde tolontvangsten van de nieuw aan te leggen Blankenburgverbinding en ViA15 de eerste vier jaren meer dan de helft lager liggen ten opzichte van de beoogde tolontvangsten in de jaren 2023 tot en met 2028?

Antwoord:
In de ontwerpbegroting 2016 zijn de tolinkomsten opgenomen op basis van de verwachte datum van openstelling bij de Blankenburgverbinding en ViA15. De openstelling van de Blankenburgverbinding is later voorzien dan de ViA15 waardoor in de eerste jaren alleen de tolinkomsten van de ViA15 zijn opgenomen.

154
Vraag:
Kunt u aangeven wat de beoogde tolontvangsten zijn van de nieuw aan te leggen Blankenburgverbinding en ViA15 in de jaren na 2028?

Antwoord:
De beoogde tolontvangsten na 2028 bedragen € 38 mln per jaar.

155
Vraag:
Wanneer kan de Kamer informatie tegemoetzien over de planning van de beoogde luchtruimwijzigingen en aanpassingen aan het luchtverkeersleidingssysteem? Worden er op korte termijn ten aanzien van de samenwerking tussen civiele en militaire luchtverkeersleidingsorganisaties al maatregelen genomen naar aanleiding van het voorval waarbij een Transaviavliegtuig tijdens de zomerstorm in juli werd geweigerd op Eindhoven Airport?

Antwoord:
Voor het Kerstreces van 2015 wordt uw Kamer geïnformeerd over de planning van de beoogde luchtruimwijzigingen en aanpassingen aan het luchtverkeersleidingssysteem. Er was op het moment van weigering op Eindhoven geen sprake van een door de captain gemelde noodsituatie, bij een noodsituatie kan een vliegtuig altijd met voorrang landen, ook op Eindhoven. De samenwerking tussen civiele en militaire luchtverkeersleidingsorganisaties functioneert naar behoren.

156
Vraag:
Is de uitslag van de toets door de Europese Commissie op de subsidie van € 200.000 aan het KLM Corporate Biofuel Programme reeds bekend? Zo ja, wat is de uitslag van die toets?

Antwoord:
De toetsing op de voorgenomen toetreding tot het KLM Corporate Biofuel programme wordt begin oktober 2015 ingediend bij de Europese Commissie door het Ministerie van IenM. Daarna zal de toetsing door de EC plaatsvinden. De duur van de toetsing is onbekend.

157
Vraag:
Kunt u de keuze om toe te treden tot het Corporate Biofuel Programme van KLM met een bijdrage van € 200.000 nader toelichten, alsmede nader toelichten hoe u op de hoogte van dit bedrag bent gekomen?

Antwoord:
Het toetreden tot het Corporate Biofuel Programma (CBP) moet worden gezien in het licht van de verduurzaming van de luchtvaart. Door het toepassen van duurzame biokerosine in plaats van conventionele fossiele brandstof wordt de CO_2-uitstoot verlaagd en de afhankelijkheid van fossiele bronnen verminderd. Meer specifiek, door toe te treden tot het CBP draagt de overheid actief bij aan de verdere ontwikkeling van duurzame grondstoffen voor duurzame biokerosine productie.

De hoogte van het bedrag is gebaseerd op een geschatte reductie van CO_2-emissiereductie van 20–25%, die met dit bedrag kan worden gerealiseerd. De inschatting is gemaakt op basis van de berekende uitstoot van vluchten die IenM via het corporate contract met de reisorganisatie heeft gemaakt (jaar 2013) en de bijbehorende premium voor biokerosine. De exacte reductie die met de bijdrage van € 200.000 zal worden gerealiseerd is uiteindelijk afhankelijk van de prijsontwikkeling van de biokerosine.

158
Vraag:
Wat is de verklaring voor het feit dat Mainport Rotterdam in 2014 het marktaandeel in de Hamburg-Le Havre range zag teruglopen tot onder het niveau van 2010?

Antwoord:
Al jaren heeft Rotterdam een sterke positie in de Hamburg-Le Havre range. Doordat de haven van Rotterdam belangrijk is voor de overslag van veel verschillende goederensoorten, is de totale overslag minder gevoelig voor marktfluctuaties in specifieke segmenten. Het marktaandeel is al jaren stabiel rond de 37–38% en daalde in 2014 met ruim een half procentpunt naar 37%, waarmee Rotterdam veruit de grootste haven in de Hamburg-Le Havre range blijft. De daling ten opzichte van 2013 heeft vooral plaatsgevonden in het eerste kwartaal van 2014 door een sterk terugvallende overslag van minerale olieproducten. In de daaropvolgende kwartalen is herstel weer ingetreden door aantrekkende volumes in diverse segmenten. In de eerste helft van 2015 is de totale overslag van de Rotterdamse haven verder gestegen met 6,8%.

159
Vraag:
Wanneer worden de streeftijden inzake de passeertijden sluizen gehaald?

Antwoord:
De belangrijkste oorzaak van het niet voldoen aan de streefwaarde voor passeertijden op de hoofdtransportassen ligt bij de te lage capaciteit van een aantal sluizen (met name in Zeeland) in relatie tot het aanbod van schepen. In het MIRT wordt daaraan gewerkt. Voor de verbetering van de capaciteit van de Volkeraksluizen wordt een aantal quick win maatregelen

aan het schutmechanisme uitgevoerd die een bijdrage gaan leveren aan het verkorten van de passeertijden. De openstelling van de nieuwe sluis bij Terneuzen is gepland in 2021. Daarnaast worden passeertijden ook beïnvloed door het geplande maar ook en het ongeplande onderhoud aan sluizen. Zo zijn er begin 2014 problemen geweest met de Volkerakbrug. De komende jaren wordt enige verbetering in passeertijden verwacht, maar pas vanaf 2022 mag een structurele verbetering worden verwacht.

160
Vraag:
Wat zou de Nederlandse overheid kunnen doen om een toename van de vloot onder Nederlandse vlag kunnen bevorderen?

Antwoord:
De aantrekkelijkheid van de Nederlandse vlag is van verschillende factoren afhankelijk. In de maritieme strategie is een aantal beleidsacties aangegeven die hieraan kunnen bijdragen. Zo is het van belang de registratie- en certificeringsprocedures te verbeteren, eventuele belemmeringen in wet- en regelgeving voor innovaties weg te nemen en een level playing field te borgen.

161
Vraag:
Heeft de watersportsector inmiddels concrete verbetermaatregelen genomen om te komen tot minder ernstige scheepsongevallen in de recreatievaart?

Antwoord:
De watersportsector, vertegenwoordigers van de beroepsvaart en nautisch beheerders werken samen in het convenant «Varen Doe Je Samen» (VDJS). In dit kader is onderzoek gedaan naar ongevallen binnen de recreatievaart en van recreatievaart met beroepsvaart. Hieruit werd duidelijk dat beroepsvaart en recreatievaart beiden aan zet zijn om onderlinge ongevallen te voorkomen. Een belangrijk aspect om het veiligheidsbewustzijn te verhogen is een effectievere reisvoorbereiding in de recreatievaart. Dat geldt ook voor het geven van voorlichting over het belang van controle, onderhoud en reparatie van materiaal/uitrusting. De ANWB heeft namelijk onder recreatievaarders nog een apart onderzoek uitgevoerd waaruit onder meer blijkt dat het dragen van zwemvesten en het beschikbaar hebben van gekeurde brandblussers bij de recreatievaart aandacht behoeven. Over deze aspecten is informatie beschikbaar via de website van VDJS en via een nieuwe applicatie voor smartphones/tablets. De partijen bij het VDJS convenant blijven werken aan de verbetering van de veiligheid op het water voor recreatievaart en beroepsvaart en gebruiken de nieuwe inzichten bij hun voorlichtingscampagnes.

162
Vraag:
Wat is het doel van de hoog ambtelijke top gericht op de maritieme sector die in het kader van het EU-voorzitterschap wordt georganiseerd?

Antwoord:
In het kader van het Nederlandse EU Voorzitterschap organiseert Nederland een hoogambtelijke bijeenkomst over Short Sea Shipping (EU kustvaart). Doel van de bijeenkomst is het identificeren van obstakels die potentiële groei van de EU kustvaart verhinderen, zodat de Europese maritieme directeuren kunnen concluderen welke belemmeringen aangepakt moeten worden om de interne markt van het EU kustvervoer verder te stimuleren. Daarnaast worden kansen in beeld gebracht op het gebied van succesvolle praktijkvoorbeelden van de sector, aantrekkelijke

Europese Investeringsbank financiering voor duurzame scheepsinvesteringen en de interactie tussen kustvaart en ruimtelijke ordening op zee, zoals de aanleg van windmolenparken.

163
Vraag:
Wat is de doelstelling voor wat betreft instroom in het nautisch onderwijs in aantallen? Wanneer moet die gerealiseerd zijn en wat is het budget?

Antwoord:
Voor de instroom in het nautisch onderwijs bestaat er vanuit de overheid geen kwantitatieve doelstelling en is hiervoor vanuit IenM geen budget beschikbaar.

164
Vraag:
Kan een totaaloverzicht gegeven worden van de internationale verdragen die Nederland heeft ondertekend, dan wel zich aan heeft gecommitteerd, waarin afspraken zijn gemaakt om tot beperking van uitstoot van broeikasgassen te komen?

Antwoord:
Internationaal zijn er drie verdragen die specifiek gericht zijn op het beperken van de uitstoot van broeikasgas emissies (VN Klimaatverdrag, 1992), bescherming van de ozonlaag (Verdrag van Wenen, 1985) en het tegengaan van luchtverontreiniging (Verdrag betreffende grensoverschrijdende luchtverontreiniging over lange afstand (1979)). Nederland is partij bij de drie verdragen en alle bijbehorende protocollen (onder meer het Kyoto-protocol (2005) en het Protocol van Montreal (1987)). Daarnaast zijn er verdragen die niet rechtstreeks met broeikasgasemissies van doen hebben of die (lucht)verontreinigingen voortvloeiende uit bepaalde activiteiten aanpakken. In het eerste geval gaat het onder meer om het Verdrag inzake Antarctica (1991) en in het tweede geval om het Internationaal Verdrag ter voorkoming van verontreiniging door schepen (1973). Het gaat in totaal om 5 verdragen en bijbehorende protocollen en/of bijlagen.

165
Vraag:
Welke afspraken zijn door Nederland op nationaal en welke op internationaal niveau gemaakt om tot beperking van uitstoot van broeikasgassen te komen?

Antwoord:
Internationaal hebben de EU en haar lidstaten zich in het kader van het Kyoto Protocol gecommitteerd aan een reductie van broeikasgasemissies in de periode 2013–2020 met gemiddeld 20% ten opzichte van 1990. Deze afspraak is Europees onderbouwd door het Klimaat en Energiepakket tot 2020, met voor Nederland een reductiedoelstelling voor broeikasgassen voor de niet ETS sectoren van 16% in 2020 t.o.v. 2005 en een doelstelling voor het aandeel duurzame energie van 14% in 2020.

Nationaal gelden tot 2020 naast het nakomen van de Europese afspraken, de afspraken zoals vastgelegd in het Energieakkoord. Op nationaal niveau zijn er afspraken gemaakt voor een emissiereductie van 16% in 2020 t.o.v. 2005 voor de sectoren industrie en energie, verkeer en vervoer, gebouwde omgeving, land en tuinbouw, overige broeikasgassen landbouw en overige broeikasgassen (pagina 93 artikel 19 klimaat van de IenM begroting). Daarnaast is in het Energieakkoord een emissieplafond van maximaal 25 Mton voor transport voor 2030 opgenomen.

Voor 2030 is door de EU in het kader van het in Parijs overeen te komen mondiale klimaatakkoord een reductie van broeikasgasemissies van tenminste 40% in 2030 t.o.v. 1990 op tafel gelegd. De uitwerking op Europees niveau naar een nationale 2030-doelstelling voor de niet-ETS-sectoren moet nog plaatsvinden.

166
Vraag:
Welke concrete maatregelen zijn genomen om de CO2-uitstoot te beperken? Welke maatregelen kunnen in 2016 doorgevoerd worden om tot verdere CO2-uitstootreductie te komen?

Antwoord:
Er zijn vele maatregelen in verschillende sectoren genomen om de CO2-uitstoot te beperken. Deze zijn in de Nationale Energieverkenning 2014 in een bijlage opgenomen. Lopende onderzoeken, waaronder de Nationale Energieverkenning en het IBO CO_2, zullen bouwstenen voor maatregelen aandragen. Op basis daarvan zal het Kabinet in de eerste helft van 2016 een besluit nemen.

167
Vraag:
Is onderzocht wat (mogelijke) economische baten zijn van maatregelen om tot verdere CO2-uitstootreductie te komen? Kan dit worden toegelicht?

Antwoord:
De (economische) baten komen o.a. tot uiting in besparingen op energiegebruik en mogelijke efficiëntere en dus meer concurrerende productieprocessen, banen, een betere luchtkwaliteit, vermeden klimaatkosten in de toekomst, etc. Het is moeilijk daar een exacte economische waarde aan te koppelen.

168
Vraag:
Is onderzocht wat (mogelijke) economische kosten zijn wanneer de doelstelling om tot verdere CO2-uitstootreductie te komen niet wordt gehaald? Kan dit worden toegelicht?

Antwoord:
Nee, er is niet onderzocht wat economische kosten zijn wanneer de doelstelling om tot verdere CO2-uitstootreductie te komen niet wordt gehaald. Er is geen reden om aan te nemen dat we niet kunnen voldoen aan de doelstelling.

169
Vraag:
Wat is de gemiddelde CO2-uitstoot van het Nederlandse wagenpark en hoe verhoudt zich die tot andere EU-landen?

Antwoord:
In 2014 was de gemiddelde uitstoot van een nieuw verkocht voertuig in Nederland 107,2 gram CO_2 per kilometer. Voor de gehele EU lag dat gemiddelde in 2014 op 123,7 gram CO_2 per kilometer.

170
Vraag:
Wat is de feitelijke gemiddelde CO2-uitstoot van een elektrische auto wanneer in ogenschouw wordt genomen dat deze opgeladen moet worden?

Antwoord:
Over de hele levenscyclus (Well-To-Wheel en op basis van 220.000 km) resulteert het gebruik van een volledig elektrische auto in ca. 30% lagere CO2-emissies, in vergelijking met een benzineauto (C-segment). De relatief hogere emissies bij de productie van de elektrische auto en de batterij worden ruimschoots gecompenseerd tijdens de gebruiksfase van de auto. Hierbij is de productie en distributie van elektriciteit niet meegenomen, aangezien die niet worden bepaald door een voertuig; het zijn geen voertuigeigenschappen. Zoals bijvoorbeeld de winning, raffinage en distributie van brandstoffen dat ook niet zijn.

171
Vraag:
Wat is de reden dat u elektrische auto's in de categorie «0 gram CO2-uitstoot» stopt, terwijl door het opwekken van elektriciteit wel degelijk CO_2 wordt uitgestoten?

Antwoord:
Voor de CO2-emissie van ieder voertuig wordt uitgegaan van de waarde die wordt vastgesteld bij de Europese typegoedkeuring. Het gaat daarbij om een eigenschap van een voertuig als zodanig. Bij een volledig elektrisch voertuig (BEV) is de CO2-emissie nul. De productie en distributie van elektriciteit worden niet bepaald door een voertuig; het zijn geen voertuigeigenschappen. Zoals bijvoorbeeld de winning, raffinage en distributie van brandstoffen dat ook niet zijn.

172
Vraag:
Hoeveel banen worden er gecreëerd door klimaatbeleid en CO2-reductie? Wat voor banen zijn dit en wanneer is er sprake van die banen? Van welke verschuivingen is sprake als er banen in andere sectoren verloren gaan?

Antwoord:
Het is niet eenvoudig om klimaatbeleid en CO2-reductie direct te relateren aan aantallen banen. Wel kan er via de afspraken uit het Energieakkoord, waarin is afgesproken dat er 15.000 voltijdsbanen zullen worden gecreëerd, een inschatting worden gegeven van de bijdrage die maatregelen in het energie- en klimaatbeleid leveren aan de werkgelegenheid in Nederland. Zo blijkt uit de Nationale Energieverkenning 2014 dat het direct waargenomen voltijdsbanen die samenhangen met investeringen in energiebesparing en hernieuwbare energie is toegenomen van 26,5 duizend in 2005 naar 42,2 duizend in 2013, een stijging van bijna 60%. Dit sluit aan bij de afspraken uit het Energieakkoord en de doelstelling die hierin is geformuleerd, waarbij de inschatting was dat met name energiebesparing in de gebouwde omgeving en hernieuwbare energieprojecten een impuls kunnen geven aan de werkgelegenheid. Energiebesparing in de gebouwde omgeving biedt immers kansen voor de bouwsector, de installatiesector en toeleverende bedrijven van deze sector. Ondanks de crisis is dan ook de werkgelegenheid rond energiebesparing, zoals bij de installatie- en productiebedrijven voor isolatiematerialen redelijk stabiel gebleven (22.700 voltijdbanen in 2008 en 24.400 voltijdbanen in 2012). De grote benodigde investeringen in bijvoorbeeld windparken en het plaatsen van zonnepanelen creëren eveneens werkgelegenheid. De Nationale Energieverkenning 2015, die op 8 oktober verschijnt, zal een actueler beeld geven van de werkgelegenheidseffecten van het energie- en klimaatbeleid. Ook of er sprake is van verschuiving of verdringing. De verwachting daarbij is dat in de transitie naar een CO2-arme economie onvermijdelijk banen in de fossiele sector vervangen zullen worden door banen in de energiebesparing- en hernieuwbare energiesector.

173
Vraag:
Op welke wijze wordt de uitstoot van broeikasgassen bij de productie van ons voedsel en bij de productie van agrarische producten voor de export meegenomen in het nationale klimaatbeleid?

Antwoord:
Alle broeikasgasemissies bij de productie van agrarische producten in Nederland worden meegenomen in het klimaatbeleid. Dus ook de emissies van de producten die worden geëxporteerd.
De broeikasgasemissies van geïmporteerde agrarische producten tellen mee bij het land van herkomst.

174
Vraag:
Kan worden toegelicht waar de verwachte overschrijding van het emissieplafond voor de gebouwde omgeving door wordt veroorzaakt? Op welke wijze kan deze CO2-uitstoot op korte termijn naar beneden gebracht worden? Op welke wijze gaan de benodigde maatregelen om dit te bereiken worden ingezet?

Antwoord:
Zie ook het antwoord op vraag 176 waarin ingegaan wordt op de overschrijding in de gebouwde omgeving. De inzet is nu gericht op het uitvoeren van de afspraken uit het Energieakkoord die zowel gericht zijn op de woningmarkt (bewustwording, financiële ondersteuning en ontzorging zijn daarbij kernwoorden) als de utiliteitssector (waarbij de erkende maatregelaanpak energiebesparing van groot belang is).

175
Vraag:
Wat is de verwachting aangaande het verschil tussen de gemiddelde CO2-uitstoot in Nederland van nieuwe personenauto's en het gemiddelde in de EU? Komt het Nederlandse gemiddelde nu meer in lijn met de rest van Europa?

Antwoord:
In 2014 was de gemiddelde uitstoot van een nieuw verkocht voertuig in Nederland 107,2 gram CO_2per kilometer. Voor de gehele EU lag dat gemiddelde in 2014 op 123,7 gram CO_2per kilometer. Dat is al ruim onder de Europese norm van 130 gram CO_2 per kilometer die vanaf 2015 van toepassing is.
In de rapportage van het onderzoeksconsortium van Policy Research en TNO komt de verwachte CO2-uitstoot in 2020 bij de doorrekening van Autobrief II uit op 96 gram per kilometer. In het rapport wordt geconcludeerd dat Nederland daarmee een middenpositie in Europa inneemt (Blz 44 van «Beleidseffecten Autobrief II. Analyse van effecten met CARbonTAX-model 3.0», 14 augustus 2015, bijlage bij Kamerstuk 32 800, nr. 28).

176
Vraag:
Waaruit blijkt dat de overschrijdingen in sectorale ramingen van het klimaatbeleid veroorzaakt worden door nieuwe aannames over economische ontwikkelingen en verbeterde monitoring, en niet of nauwelijks door beleidsmatige tegenvallers?

Antwoord:
In de balans voor de leefomgeving 2012 werd reeds een verwachte overschrijding gemeld. De belangrijkste verklaring voor de overschrijding

in de gebouwde omgeving was een toename van de verwachte warmtevraag in de dienstensector. Dit kwam door een toename van de warmtevraag door kantoren, vanwege een grotere werkgelegenheid in die sector, gecombineerd met een toenemend vloeroppervlak per kantoorbaan. Bovendien zou de warmtevraag toenemen in ziekenhuizen en verpleeghuizen door demografische ontwikkelingen. Belangrijke verklaring voor een verwachte overschrijding bij de overige broeikasgassen werd vooral verklaard door een toename van de verwachte uitstoot van lachgas bij de productie van caprolactam. Die toename was het gevolg van het toepassen van een verbeterde monitoringsmethodiek.

177
Vraag:
Kunt u in de zin «Van beleidsveroorzaakte tegenvallers is niet of nauwelijks sprake» aangeven wat het woord «nauwelijks» hier betekent, of het voldoende reden is om compenserende maatregelen te nemen, en zo ja welke? Zo nee, waarom niet?

Antwoord:
Zie ook het antwoord op vraag 176. Nauwelijks betekent in deze zin dat er geen wijzigingen in het beleid hebben plaatsgevonden die grote impact hebben op de emissies. Conform de afspraken die vastgelegd zijn in de brief «Kabinetsaanpak Klimaatbeleid op weg naar 2020» (Kamerstuk 32 813, Nr 1) betekent dit dat er geen aanleiding is tot compenserende maatregelen. Niettemin zijn in het Energieakkoord maatregelen afgesproken die ook gunstige effecten zullen hebben op de uitstoot in de sectoren die niet onder het ETS vallen.

178
Vraag:
Met welke concrete inzet neemt Nederland deel aan de klimaattop in Parijs?

Antwoord:
Het belangrijkste doel van de klimaattop in Parijs is het overeenkomen van een nieuw mondiaal klimaatakkoord. Nederland zet in op een klimaatakkoord met brede participatie, dat alle landen in staat stelt naar vermogen bij te dragen aan de oplossing van het klimaatprobleem en dat tegelijkertijd een sterke impuls geeft aan concrete acties van zowel statelijke als niet-statelijke actoren. Over deze Nederlandse inzet betreffende het nieuwe klimaatakkoord bent u in juni en augustus geïnformeerd (Kamerstuk 31 793, nr. 116 en nr. 117).

De Europese Unie spreekt in de onderhandelingen met één mond. Binnen die context is een belangrijk onderdeel van de Nederlandse inzet in Parijs het opnemen van klimaatneutraliteit (mitigatie) en klimaatbestendigheid (adaptatie) als langetermijndoelstellingen in het nieuwe akkoord. Alle landen moeten aan boord komen: daarvoor moet het akkoord wat Nederland betreft flexibiliteit bieden om ieder naar vermogen te laten bijdragen aan het bereiken van deze langetermijndoelstellingen. Tegelijkertijd moeten landen elkaar echter kunnen aanspreken op hun verantwoordelijkheden. Om te zorgen dat landen ook door de tijd heen naar vermogen blijven bijdragen is een dynamisch akkoord nodig: het akkoord moet een mechanisme bevatten waarmee Partijen periodiek eenvoudig hun ambitie kunnen ophogen. Nederland zet ook in op een akkoord dat de allerarmsten helpt de gevolgen van klimaatverandering te dragen en op erkenning van de bijzondere omstandigheden van de kleine, in ontwikkeling zijnde eilandstaten. Klimaatfinanciering zal een belangrijk onderdeel zijn van de uitkomst van Parijs: we moeten transparant zijn over de beschikbaarheid van financiering en ook private bronnen ten volle

inzetten. De Nederlandse ervaring wijst uit dat klimaatbeleid pas werkelijk effectief is als ook actoren zoals bedrijven, steden, maatschappelijke organisaties en consumenten meedoen. Daarom maakt Nederland zich hard voor het betrekken van niet-statelijke actoren bij het nieuwe akkoord en het stimuleren van hun actie. Nederland zet voorts in op een genderresponsief akkoord dat de bijdrage van vrouwen aan de aanpak van het klimaatprobleem voldoende ontsluit.

179
Vraag:
Kan worden toegelicht waarom het ETS-systeem als zo een belangrijk en onmisbaar onderdeel van klimaatbeleid wordt gezien?

Antwoord:
Het ETS beslaat ongeveer 45% van de broeikasgasemissies in Europa. Met het ETS worden de broeikasgasemissies van haar deelnemers, ongeveer 11.000 installaties, in 2020 teruggebracht met 21% ten opzichte van 2005. In 2030 zal dat, zoals afgesproken in de Europese Raad van oktober 2014, oplopen tot 43% ten opzichte van 2005.
Het ETS heeft als een van de belangrijke voordelen ten opzichte van andere instrumenten dat het een plafond stelt aan de broeikasgasemissies zodat de reductiedoelstelling wordt gehaald. Onder het plafond kan in de beschikbare emissieruimte worden gehandeld. Hierdoor ontstaat een prijs voor CO2-uitstoot en hebben bedrijven continue de keuze tussen maatregelen nemen om hun emissies terug te brengen of emissierechten aan te kopen om hun emissies te dekken. Dit zorgt er voor dat de emissiereducties plaatsvinden waar dat het goedkoopste kan.

180
Vraag:
Hoe wordt inzake het ETS-systeem een zogenoemd waterbedeffect, dat voorkomt dat op internationaal niveau de CO2-uitstoot substantieel daalt, voorkomen?

Antwoord:
Het waterbedeffect is inherent onderdeel van het ETS-systeem en ontstaat doordat de totale emissies van de deelnemers aan het ETS onder een plafond zijn gebracht. Dit plafond daalt in de tijd, wat er voor zorgt dat het ETS haar doelstelling voor emissiereductie haalt. Als deelnemers extra emissiereductie realiseren, kunnen de emissierechten die ze hierdoor niet nodig hebben, verkopen aan een andere deelnemer, die vervolgens minder hoeft te reduceren. Zo wordt verzekerd dat emissiereductie binnen Europa tegen de laagst mogelijk kosten plaatsvindt. Het waterbedeffect treedt niet op wanneer een deelnemer de uitgespaarde emissierechten niet verkoopt, maar vernietigt.

181
Vraag:
Op welke wijze kan het ETS-systeem wel gaan functioneren?

Antwoord:
Het ETS functioneert doordat met zekerheid het gestelde doel voor emissiereductie in 2020 wordt gehaald. De bijdrage van het ETS aan de inzet en ontwikkeling van schone technologieën is vanwege het surplus aan emissierechten, dat leidde tot een lage CO2-prijs, wel lager geweest dan voorzien. Om het surplus aan emissierechten op de markt terug te dringen, is besloten 900 miljoen emissierechten tijdelijk niet op de markt te brengen. Daarnaast wordt vanaf 2019 de marktstabiliteitsreserve ingevoerd. In deze reserve worden de emissierechten geplaatst die tijdelijk niet op de markt zijn gebracht. Ook neemt de marktstabiliteitsre-

serve een deel van de emissierechten op die anders komende jaren op de markt gebracht zouden worden, net zo lang tot het surplus aanzienlijk is teruggebracht. Dit zorgt voor een stabielere ontwikkeling van de prijs en zal het vertrouwen in het ETS en daarmee ook de investeringen in koolstofarme technologie bevorderen. Tenslotte heeft de Europese Commissie voor de zomer voorstellen uitgebracht voor de vormgeving van het ETS systeem voor de periode 2021–2030. Nederland zal zich bij de behandeling van de voorstellen in Europa, ervoor inzetten dat het ETS wordt versterkt.

182
Vraag:
Op welke wijze moet het nieuwe non-ETS Effort Sharing Decision (ESD) meer flexibiliteit aan lidstaten bieden om hun opgave te halen?

Antwoord:
De huidige Effort Sharing Decision (ESD) biedt voor de periode tot en met 2020 reeds een aantal flexibiliteitsmechanismen voor lidstaten om hun opgave te kunnen halen. In het geval dat de non-ETS broeikasgasemissies van een lidstaat in een bepaald jaar hoger zijn dan diens jaarlijkse emissieallocaties (AEAs), dan is het die lidstaat toegestaan om maximaal 5% van zijn AEAs van het daarop volgende jaar te lenen. Een lidstaat mag ook overtollige AEAs van een andere lidstaat kopen of gebruikmaken van internationale emissiekredieten. Mocht een lidstaat een grotere reductie bereiken in de non-ETS sectoren dan noodzakelijk is, dan mag deze lidstaat het surplus aan AEAs meenemen voor gebruik in volgende jaren tot aan 2020 of verkopen aan andere lidstaten.
Na 2020 zal het niet langer mogelijk zijn om gebruik te maken van internationale emissiekredieten van buiten de EU om aan de opgave vanuit de ESD te voldoen. De nieuwe ESD moet immers bijdragen aan het doel om in 2030 binnen Europa ten minste 40% reductie van de broeikasgasemissies te realiseren ten opzichte van 1990. Nederland is er voorstander van dat de overige mogelijkheden voor de periode 2021–2030 blijven bestaan en worden versterkt conform de Europese Raadsconclusies van oktober 2014. Daarbij is ook afgesproken dat een eenmalige inzet van een beperkt aantal ETS-rechten in de non-ETS sectoren zal worden toegestaan in die lidstaten met een hoog non-ETS doel.

183
Vraag:
Kan de afname van de bijdrage aan het KNMI worden toegelicht? Welke gevolgen heeft dit voor de taken van het KNMI?

Antwoord:
De afname van de bijdrage is onderdeel van bredere taakstellingafspraken, waaraan alle onderdelen van het Ministerie van Infrastructuur en Milieu bijdragen. Het KNMI vangt deze taakstelling op door efficiënter en meer opdrachtgericht te werken.

184
Vraag:
Kan de afname en uiteindelijke stopzetting van de post subsidies onder de kop «tegengaan klimaatverandering» (in de tabel op pagina 96) worden toegelicht?

Antwoord:
De subsidieprogramma’s die betrekking hebben op het tegengaan van klimaatverandering, waaronder de subsidies voor duurzame mobiliteit en enkele incidentele subsidies zijn in 2015 geëindigd. In 2016 zijn er nog

twee subsidies waarop een laatste betaling plaatsvindt. Voor de jaren 2016 en verder zijn er geen nieuwe subsidieprogramma's afgesloten.

185
Vraag:
Worden er ook middelen begroot om klimaatverandering tegen te gaan die niet via de genoemde agentschappen lopen? Zo ja, om welke middelen gaat het dan en hoe worden deze ingezet? Zo nee, op wel wijze wordt er verder concreet vorm gegeven aan het tegengaan van klimaatverandering?

Antwoord:
Naast bijdragen aan agentschappen zijn in de begroting van IenM op artikel 19.01 eveneens middelen begroot om klimaatverandering tegen te gaan. Deze worden uitgegeven via opdrachten welke de beleidsdirectie Klimaat, Lucht en Geluid geeft aan derden. Het gaat daarbij voornamelijk om opdrachten voor onderzoeken en bijdragen aan maatschappelijke activiteiten in het kader van klimaatverandering.

186
Vraag:
Waarom loopt het budget van art. 19.01 Tegengaan klimaatverandering zo sterk terug de komende jaren, en wat zijn de verwachte consequenties daarvan?

Antwoord:
Het budget van artikel 19.01 Tegengaan klimaatverandering loopt sterk terug doordat aan de ene kant er geen nieuwe subsidieprogramma's zijn afgesloten welke een groot gedeelte van het budget uitmaakten en aan de andere kant doordat de bijdragen aan de agentschappen, geleidelijk aan afnemen, gezien de bijdragen die alle onderdelen van het Ministerie van Infrastructuur en Milieu leveren aan de taakstellingsafspraken. Voorts is het na de opstartfase nu de bedoeling dat marktpartijen zelf initiatief nemen om zaken verder te brengen. De benodigde middelen zijn in overeenstemming met de werkzaamheden die in de komende jaren zijn ingepland.

187
Vraag:
Kan er nader worden gespecificeerd welke subsidies er gegeven worden op basis van art. 19.01 en kan er daarbij aangegeven worden hoe de afbouw van deze subsidies eruit ziet per gesubsidieerde partij?

Antwoord:
De subsidieprogramma's die gegeven worden op basis van artikel 19.01 hebben betrekking op het tegengaan van klimaatverandering, zoals subsidies voor duurzame mobiliteit en enkele incidentele subsidies. Alle subsidieprogramma's zijn in 2015 geëindigd. In 2016 zijn er nog twee subsidieprogramma's waarop een laatste betaling plaatsvindt. Dit is een subsidie voor planstudies op grond van het innovatieprogramma klimaatneutrale steden en voor de Koning Willem I plaquette voor duurzaam ondernemerschap. Voor de jaren 2016 en verder zijn er nog geen nieuwe subsidieprogramma's afgesloten.

188
Vraag:
Is de financiering van het KNMI voor zijn werkzaamheden in het kader van klimaatonderzoek en het Intergovernmental Panel on Climate Change (IPCC) voor de komende jaren gegarandeerd?

Antwoord:
Het KNMI financiert zijn werkzaamheden in het kader van het IPCC grotendeels uit de agentschapbijdrage. Het beheren van het nationale coördinatiepunt wordt elk jaar opnieuw met een maatwerkopdracht gefinancierd. Momenteel wordt bezien of deze maatwerkopdracht in de agentschapbijdrage kan worden opgenomen.

189
Vraag:
Welke mate van onzekerheid zit er in de raming van de inkomsten op art. 19.09 (opbrengsten verkoop CO2-emissierechten).

Antwoord:
De onzekerheid betreft vooral de prijs per emissierecht. Voor de begroting is uitgegaan van een gemiddelde prijs van ongeveer 7 euro per emissierecht. Momenteel schommelt de verkoopprijs rond de 8 euro per emissierecht. Naar verwachting zal de prijs geleidelijk verder stijgen.

190
Vraag:
Naar welke (inter)nationale organisaties gaan de incidentele bijdragen en vrijwillige bijdragen voor activiteiten die uw internationale milieubeleid ondersteunen? Welke activiteiten worden hiermee precies ondersteund?

Antwoord:
Incidentele en vrijwillige bijdragen worden gebruikt ter bevordering van activiteiten en (beleids)studies van internationale organisaties, coalities en fora die aansluiten bij de Aanpak Modernisering Milieubeleid (Kamerstuk 28 663, nr. 55). Het gaat veelal om organisaties die IenM op prioritaire milieuterreinen een (onafhankelijk) internationaal platform bieden voor het agenderen van ideeën of kennis, die voor IenM relevante (beleids-)studies uitvoeren, die internationale samenwerking – inclusief coalities met niet-statelijke actoren – bevorderen of die de uitvoering van voor Nederland relevant internationaal milieubeleid bevorderen. In 2015 ging het om bijdragen aan bijvoorbeeld de OESO, UNFCCC, UNECE en UNEP, ter ondersteuning van verdragen en internationale samenwerkingsverbanden rond circulaire economie, klimaat en Gezonde en Veilige Leefomgeving.

191
Vraag:
Kunt u aangeven waarom de voortgangsgegevens van de gerealiseerde en geplande uitvoering van de geluidsaneringsprojecten en -maatregelen op de A-lijst niet (centraal) beschikbaar zijn? Waarom werkt men hier met aannames?

Antwoord:
De sanering van de A-lijst is in de periode 2003–2014 uitgevoerd met middelen uit het Investeringsbudget Stedelijke Vernieuwing (ISV), die door het Ministerie van BZK werden verdeeld onder grote gemeenten en provincies. Het ISV kende geen eenduidige verantwoordingsplicht, zodat niet bekend is hoeveel A-lijst woningen en andere woningen in deze periode zijn gesaneerd.
Sinds dit jaar valt de sanering van de A-lijst weer onder de Wet geluidhinder en geldt er weer een centrale verantwoordingsplicht. Momenteel wordt een nadere inventarisatie voorbereid. Gepland is om deze in 2016, samen met andere inventarisaties naar de saneringsvoortgang, uit te voeren, zodat in de loop van 2016 de voortgang weer concreet bekend zal zijn.

192
Vraag:
Kunt u bevestigen dat de ramingen niet de Nederlandse inzet reflecteren bij de onderhandelingen over de nieuwe NEC-richtlijn? Hoe verlopen de gesprekken in Brussel over het overnemen van de ramingen voor Nederland zoals die voortkomen uit het PBL-rapport? Sluiten de ramingen waar de Europese Commissie mee werkt voor alle stoffen aan op de ramingen van het PBL? Zo nee, wat wordt de inzet om die aansluiting wel te bewerkstelligen? Hoe liggen de Europese verhoudingen? Wanneer kan de Kamer het onderzoek van het PBL tegemoet zien naar de macro-economische kosten van reductie van de emissies?

Antwoord:
De ramingen weerspiegelen niet de Nederlandse inzet bij de onderhandelingen: om de voorgestelde reductiepercentages te kunnen bereiken is aanvullend beleid noodzakelijk.

In de brief van 25 februari 2015 (Kamerstuk 22 112, nr. 1942) staat dat er twee belangrijke redenen zijn voor de verschillen: de Commissie gebruikte andere gegevens voor het basisjaar 2005 en de Commissie heeft een optimistischere verwachting van de dalende emissietrends tot 2030 bij doorvoering van het bestaande beleid in Nederland. De gegevens voor 2005 zijn inmiddels in het onderhandelingsproces in de Raad goeddeels gelijkgetrokken. De Commissie heeft ook aanpassingen gedaan in de emissietrends. Hierdoor sluiten de voorgestelde reductiepercentages veel beter aan bij de door het PBL haalbaar geachte reductiepercentages. Alleen voor niet-methaan vluchtige organische stoffen is er nog een groot verschil tussen het door de Commissie voorgestelde reductiepercentage en het door het PBL haalbaar geachte reductiepercentage. Dit wordt veroorzaakt door een verschil van inzicht over het dalen van de emissies en de prognoses voor 2030. Er wordt nu samen met de Commissie bekeken of er overeenstemming kan worden bereikt over een reëler reductiepercentage voor niet-methaan vluchtige organische stoffen. Als dit reductiepercentage voor niet-methaan vluchtige organische stoffen ook voldoende richting de PBL-raming opschuift, lijken de voorgestelde reducties met aanvullend beleid haalbaar.

Het onderzoek met aanvullende analyse naar de macro-economische kosten zal begin 2016 afgerond worden en daarna zo spoedig mogelijk aan uw Kamer aangeboden worden. Deze studie zal vooral relevant zijn bij het opstellen van het nationaal plan dat ook een verplichting is uit de Richtlijn. Hierin worden in samenspraak met belanghebbenden de keuzes gemaakt in de te treffen maatregelen. Het nationaal plan zal naar verwachting in de loop van 2018 naar de Kamer worden gestuurd.

193
Vraag:
Waarom verwacht u dat de emissie van SO_2 in 2015 zal stijgen ten opzichte van 2012 en 2013? Worden er (aanvullende) maatregelen getroffen om deze trend tegen te gaan?

Antwoord:
De stijging van de SO_2 emissies hangt samen met ingebruikname van nieuwe kolencentrales, die in de raming voor 2015 is meegenomen. Omdat ook kolencentrales gaan sluiten, daalt de uitstoot richting 2020 weer. Waarborg hiervoor zijn de rendementseisen voor kolencentrales die via een wijziging van het Activiteitenbesluit milieubeheer op korte termijn worden ingevoerd (Kamerstuk 29 383, nrs. 231 en 234).

194
Vraag:
Kunt u aangeven of het feit dat de ramingen voor de emissies van verontreinigende stoffen in Nederland voor 2030 de plafonds die de Europese Commissie voorstelt voor vier van de vijf categorieën (ver) overstijgen, volgens u vragen om een voortzetting van het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL), al dan niet in een gewijzigde vorm?

Antwoord:
De meest recent voorgestelde reductiepercentages sluiten goed aan bij de door het PBL haalbaar geachte reductiepercentages. Alleen voor niet-methaan vluchtige organische stoffen is er nog een groot verschil tussen het recent voorgestelde reductiepercentage en het door het PBL haalbaar geachte reductiepercentage. Als dit reductiepercentage voor niet-methaan vluchtige organische stoffen ook voldoende richting het PBL-percentage opschuift, lijken de voorgestelde reducties haalbaar met een aanvullende beleidsinspanning. De exacte invulling van die beleidsinspanning zal met belanghebbenden ingevuld worden als onderdeel van het nationaal plan, dat Nederland op moet stellen als verplichting onder de NEC-Richtlijn. Dit nationaal plan zal naar verwachting in de loop van 2018 naar de Kamer worden gestuurd.

195
Vraag:
Welk effect heeft het feit dat de subsidie voor de aanschafkosten van nieuwe voertuigen uitgerust met schone motoren vanaf 2016 vervalt op de uitstoot door verkeer en vervoer, ook met het oog op de verwachting dat de plafonds op lange termijn niet gehaald worden?

Antwoord:
Met de Subsidieregeling emissie-arme taxi en bestel (SETB) werd een versnelde instroom van voertuigen met lage NOx-emissies beoogd. Nieuwe personenauto's en lichte bestelauto's moeten inmiddels op grond van Europese verordeningen voldoen aan de emissie-eisen van Euro 6, waarin lagere NOx-emissies zijn voorgeschreven. Voor deze categorie voertuigen heeft het vervallen van de subsidieregeling derhalve geen effect.

196
Vraag:
Klopt het dat de doelstelling voor de uitstoot van luchtverontreinigende stoffen in Nederland in 2030 lager is dan die van de Europese Commissie?

Antwoord:
Nee, het klopt niet dat de doelstelling in Nederland voor de uitstoot van luchtverontreinigende stoffen in Nederland in 2030 lager is dan van de Commissie.
In mijn brief van 25 februari 2015 (Kamerstuk 22 112, nr. 1942) heb ik aangegeven dat er verschil van inzicht was tussen vele Lidstaten (waaronder Nederland) en de Europese Commissie. De Commissie gebruikte andere gegevens voor het basisjaar 2005 en de Commissie heeft een optimistischere verwachting van de dalende emissietrends tot 2030 bij doorvoering van bestaand beleid in Nederland. De gegevens zijn inmiddels in het onderhandelingsproces in de Raad goeddeels gelijkgetrokken. Alleen voor niet-methaan vluchtige organische stoffen is er nog een groot verschil tussen het recent voorgestelde reductiepercentage en het door het PBL haalbaar geachte reductiepercentage. Als dit reductiepercentage voor niet-methaan vluchtige organische stoffen ook voldoende

richting het PBL-percentage opschuift, lijken de voorgestelde reducties haalbaar met een aanvullende beleidsinspanning.

De nieuwe reductiepercentages zijn dus niet minder ambitieus, maar berekend op een andere gegevensbasis.

197
Vraag:
In hoeverre worden de bijdragen aan medeoverheden via NSL efficiënt en effectief besteed?

Antwoord:
Provincies en gemeenten zijn zelf verantwoordelijk voor de besteding van de NSL-gelden en de keuze van maatregelen om de luchtkwaliteit te verbeteren. Zij moeten hier voor een deel co-financiering tegenover stellen. De wijze van verantwoording is als volgt. Gemeenten en stadsregio's leggen jaarlijks verantwoording af bij de provincie over de besteding van de NSL-gelden. De provincies dienen, eveneens jaarlijks, een verantwoordingsrapportage in bij het rijk. De monitoring van de voortgang en effecten van maatregelen is onderdeel van de jaarlijkse NSL-monitoringsrapportage. Hieruit blijkt dat inmiddels vrijwel overal in Nederland wordt voldaan aan de Europese luchtkwaliteitsnormen.

198
Vraag:
Hoe succesvol is het NSL tot dusver geweest en welke maatregelen hebben goed gewerkt?

Antwoord:
De gezamenlijke aanpak vanuit het NSL door gemeenten, provincies en het Rijk heeft ertoe geleid dat de luchtkwaliteit de afgelopen jaren aanzienlijk is verbeterd. Bijna overal in Nederland wordt voldaan aan Europese luchtkwaliteitsnormen. Er resteren slechts nog enkele knelpunten, met name langs drukke wegen in de grote steden en in enkele gebieden met intensieve veehouderij.

199
Vraag:
In hoeverre worden de middelen voor de hardnekkige knelpunten ten aanzien van luchtkwaliteit op het gebied van, onder andere, de intensieve veehouderij als voldoende geacht?

Antwoord:
In enkele gebieden met veel intensieve veehouderij is sprake van fijn stofknelpunten. Deze doen zich met name voor bij circa 100 woningen in de directe omgeving van pluimveebedrijven. Gemeenten vervullen als bevoegd gezag een belangrijke rol bij de aanpak van de uitstoot van fijn stof door veehouderijen. Het rijk levert daarbij, waar nodig, ondersteuning.
Diverse veehouderijen met knelpunten hebben inmiddels stappen ondernomen om emissiereducerende maatregelen te nemen, waarbij gebruik kon worden gemaakt van subsidies van het rijk. Veelal worden deze maatregelen vastgelegd in lopende vergunningprocedures. De consequentie hiervan is dat het daardoor enkele jaren kan duren voordat de maatregelen daadwerkelijk zijn getroffen.
Op 1 augustus 2015 heeft het Rijk het Besluit emissiearme huisvesting in werking laten treden. Het Besluit omvat onder meer emissie-eisen voor fijn stof uit stallen. Dit besluit verplicht pluimveehouderijen die willen uitbreiden om maatregelen te treffen die de emissie van fijn stof verminderen. Omdat het besluit zich richt tot nieuwe bedrijven zal het tijd kosten

voordat de effecten doorwerken. Dat neemt niet weg dat dit uiteindelijk de meest effectieve manier is om concentraties te verminderen in alle veehouderijgebieden.

200
Vraag:
Worden de Willekeurige afschrijving milieu-investeringen (Vamil) en de Milieu Investeringsaftrek (MIA) en het NSL ook ingezet om meer elektrisch rijden met scooters te stimuleren voor particulieren en de zakelijke markt?

Antwoord:
Zowel MIA als Vamil worden ingezet om de aanschaf van elektrische scooters te stimuleren. Het gaat hierbij om een regeling waarbij ondernemers de mogelijkheid hebben om de fiscale winst te verlagen of de investering sneller af te schrijven. Consumenten kunnen alleen indirect gebruik maken van deze regelingen via een leaseconstructie. Vanuit NSL-middelen werken twee gemeenten aan maatregelen om de aanschaf van elektrische scooters te stimuleren.

201
Vraag:
Zijn er gemeenten die op basis van de VAMIL/MIA subsidieregeling projecten hebben opgezet om particulieren te stimuleren om de vervuilende scooter te verruilen voor elektrische scooters?

Antwoord:
Nee, alleen ondernemers hebben de mogelijkheid om gebruik te maken van MIA en Vamil.

202
Vraag:
Welke deel van artikel 20.01 is niet juridisch verplicht? Is het juist dat het niet juridisch verplichte deel uitsluitend wordt aangewend voor onderzoek en niet voor maatregelen?

Antwoord:
Het deel van artikel 20.01 wat niet juridisch is verplicht heeft betrekking op nog aan te gane verplichtingen voor diverse (onderzoeks)opdrachten op de beleidsterreinen geluid en luchtkwaliteit. Het niet juridisch verplichte deel wordt dus aangewend voor onderzoek en niet voor maatregelen.

203
Vraag:
Welk deel van het NSL is bestuurlijk verplicht? En welk deel is juridisch verplicht? Kan ook een uitsplitsing worden gegeven van de regionale bijdragen en de rijksbijdragen? Wat zijn de doelstellingen per project en wat is de kosteneffectiviteit?

Antwoord:
Het totale NSL-budget bedraagt € 340 miljoen. Hiervan is € 337,5 miljoen juridisch verplicht. De resterende € 2,5 miljoen is nog niet juridisch of bestuurlijk verplicht, maar is bestemd voor de uitvoering van het NSL. Voor de 3^{e} en 4^{e} tranche NSL-gelden geldt dat daar ten minste 50% cofinanciering door gemeenten of provincies tegenover moet staan. Dit betekent dat regionale overheden ten minste € 233 miljoen aan NSL maatregelen bijdragen. Provincies en gemeenten zijn zelf verantwoordelijk voor de besteding van de NSL-gelden. De rijksoverheid geeft geen oordeel over de lokale maatregelen die in het kader van het NSL worden voorgenomen of uitgevoerd. Via de jaarlijkse NSL-monitoringsrapportage wordt inzicht gegeven in het totaal effect van alle maatregelen, niet in elke

afzonderlijke specifieke maatregel. Deze monitoringsrapportage (laatstelijk gezonden Kamerstuk: 30 175, nr. 203) wordt ieder jaar naar de Kamer gestuurd.

204
Vraag:
Waarom lopen de subsidies voor Euro 6 en Euro -VI tot en met 2017?

Antwoord:
In de toelichting op begrotingsartikel 20.01.02 is opgenomen dat het Ministerie van IenM in het verleden subsidies heeft verstrekt in de aanschafkosten van nieuwe voertuigen, uitgerust met schone motoren, welke voldoen aan normen voor Euro-6 (taxi's en bestelauto's) respectievelijk Euro-VI (vrachtwagens en bussen). Op deze subsidies vinden nog tot en met 2015 betalingen plaats. Voorts worden onder dit artikel subsidies verstrekt in de aanschafkosten van nieuwe, schonere bestelauto's door ondernemers in grensgemeenten van NSL-gemeenten die een milieuzone voor bestelauto's hebben ingevoerd. Het was de bedoeling binnenkort de vervangingsregeling voor bestelauto's te starten, welke loopt tot 1 januari 2017. Op deze subsidies zouden vanaf 2015 tot en met 2017 betalingen plaatsvinden. Op dit moment wordt bezien of de regeling voor openstelling nog aanpassing behoeft, gezien de fraude bij Volkswagen.

205
Vraag:
Om welke afspraken gaat het bij de invulling van het onderzoeksprogramma van Energieonderzoek Centrum Nederland (ECN)? Hoe wordt gecontroleerd of deze afspraken worden nagekomen?

Antwoord:
Het gaat om afspraken over de werkzaamheden van ECN op het gebied van klimaat, luchtkwaliteit en circulaire economie voor de komende jaren. Zo is afgesproken dat een deel van het programma zich richt op het meten van emissies en het verbeteren van de meetmethodieken. Een ander deel zal gaan naar gericht onderzoek ten behoeve van de beleidsvorming van I&M. Jaarlijks wordt gekeken op welke specifieke terreinen bij I&M daartoe de meeste behoefte bestaat, zoals het monitoren van nieuw ontwikkelde gassen en de mogelijkheden om de leefomgeving in de stad te verbeteren. Er vindt periodiek overleg plaats tussen ECN en I&M over de werkzaamheden en resultaten. Daarnaast levert ECN elk kwartaal een voortgangsrapportage aan bij I&M.

206
Vraag:
Gaat u zich inzetten voor het aanpassen van de Afvalstoffenrichtlijn zodat afvalstromen onder andere uit de voedingsmiddelenindustrie zo duurzaam en eenvoudig mogelijk aangewend kunnen worden?

Antwoord:
Ik zet in de eerste plaats in op preventie van secundaire stromen in de voedselketen. Tevens pleit ik voor aanpassing van de Afvalstoffenrichtlijn met als doel verduidelijking van het begrip «afval», zodat het beter aansluit bij de circulaire economie waarin secundaire stromen op milieuverantwoorde wijze worden ingezet ter bevordering van efficiënt grondstofgebruik.

207
Vraag:
Hoeveel Green Deals zijn er tot nu toe gesloten en welk doel is hiermee bereikt?

Antwoord:
Tot nu toe zijn 185 Green Deals afgesloten.
Op 13 april heeft de Minister van Economische Zaken mede namens de Minister van Wonen en Rijksdienst en de Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu de Voortgangsrapportage Green Deals 2011 – 2014 naar de Tweede Kamer gezonden. De voortgangsrapportage geeft, op basis van de jaarlijkse monitoring, informatie over de voortgang van het Green Deal portfolio (Kamerstuk 33 043, nr. 40).
In de begeleidende brief bij de voortgangsrapportage wordt geconcludeerd dat de werkwijze die in de Green Deal-aanpak tot stand is gekomen, wordt gezien als een succesvolle manier om samen met partijen in de samenleving toe te werken naar groene groei. In de bij deze brief gevoegde rapportage wordt verder ingezoomd op de bijdrage van Green Deals aan de verschillende groene groei domeinen.
Op de recent gelanceerde website www.greendeals.nl is per Green Deal meer informatie te vinden over de ambitie en de te realiseren doelen.
Aan de toezegging om inzicht te geven in de effectiviteit van de Green Deals wordt medio dit jaar invulling gegeven met een opdracht om een externe evaluatie uit te voeren.

208
Vraag:
Kunt u de Kamer een lijst sturen met alle Green Deals waar de rijksoverheid in participeert en met welk doel en met welke partners ze zijn gesloten?

Antwoord:
De rijksoverheid participeert in alle Green Deals.
Op de recent gelanceerde website www.greendeals.nl is per Green Deal meer informatie te vinden over de ambitie en de te realiseren doelen en de partners met wie ze zijn gesloten.

209
Vraag:
Kunt u specifiek en met concrete voorbeelden aangeven welke producten worden aangeschaft met de MIA/VAMIL middelen?

Antwoord:
Ja. Deze informatie kunt u vinden op de website van de Rijksdienst voor Ondernemend Nederland (RVO) http://www.jaarverslagenrvo.nl/miavamil onder de rubriek jaarcijfers 2014.

210
Vraag:
Wat is de positie van Nederland ten opzichte van andere Europese lidstaten wat betreft afvalverwerking en recycling?

Antwoord:
Op EU niveau wordt het verwerken en recyclen van stedelijk afval bijgehouden door Eurostat. De meest recente cijfers zijn uit 2013. Hieruit blijkt dat Nederland met 50% recycling van het verwerkte afval een vijfde plaats inneemt op de ranglijst. Er staan vier landen boven Nederland: Duitsland 65%, Oostenrijk 58%, Belgie: 55%, Zwitserland 51%.
Een ranglijst voor de recycling van al het afval dat er vrijkomt in een land is op EU-niveau niet beschikbaar. Met 78% recycling is de inschatting dat Nederland wel één van de koplopers is.

211
Vraag:
Kan een overzicht worden gegeven van de gesloten en van de nog te sluiten Green Deals?

Antwoord:
Op de recent gelanceerde website www.greendeals.nl is per Green Deal meer informatie te vinden over de ambitie en de te realiseren doelen en de partners met wie ze zijn gesloten.
Green Deals zijn initiatieven voor groene groei van partijen in de samenleving. De overheid faciliteert en versnelt de initiatieven. Omdat nu niet bekend is welke initiatieven nog bij de overheid zullen worden voorgelegd, kan ik u geen overzicht geven van de nog te sluiten Green Deals. Wel zijn er voortdurend Green Deals in ontwikkeling en verwacht het kabinet er dit jaar nog meer af te sluiten.

212
Vraag:
Is bekend welk percentage van de Nederlandse bedrijven zijn afval scheidt?

Antwoord:
Exacte cijfers hierover zijn niet bekend, maar vrijwel alle bedrijven in Nederland doen aan afvalscheiding voor één of meer soorten afval. Voor sommige stromen is scheiden verplicht en daarnaast geldt dat scheiden van afval al snel leidt tot kostenreductie.

213
Vraag:
Op welke wijze kan afvalscheiding bij bedrijven verder worden gestimuleerd en gefaciliteerd?

Antwoord:
De belangrijkste drijfveer bij bedrijven is financieel. Doorgaans is het goedkoper om afval goed te scheiden. Een extra prikkel zit in het Landelijk AfvalbeheerPlan (LAP) waarin richting wordt gegeven hoe om te gaan met afval. Het bevoegd gezag toetst bij de vergunningverlening aan het LAP en bedrijven zijn op hun beurt gehouden aan de vergunningvoorwaarden.
Binnen het programma Van Afval Naar Grondstof is één van de acties gericht op het stimuleren van afvalscheiding buitenshuis, ook bij bedrijven. Gericht op bedrijven vindt het volgende plaats:
– Kennis delen en koplopers ondersteunen, oa door afsluiten van green deals of andere convenanten
– Voorbeelden etaleren via de campagne Duurzaam Doen en tijdens events worden mogelijkheden van preventie en scheiding gecommuniceerd, gedemonstreerd èn geïntroduceerd, bijv. tijdens de wereldhavendagen 2015, de Innovatie-estafette 2016 en ten tijde van de Europese week van de afvalreductie (november 2015). Hierbij wordt samengewerkt met Milieucentraal en diverse bedrijven in Nederland om burgers te informeren over afvalreductie en afvalscheiding buitenshuis. Bedrijven kunnen tegelijkertijd meedoen aan een challenge.
– Er vindt een onderzoek plaats dat meer inzicht moet geven in hoe deelsectoren met het afval omgaan en hoe de doelstelling ten aanzien van afvalscheiding gehaald kan worden. Zo wordt verder bepaald waar het meest effectief op kan worden ingezet.

214
Vraag:
Welke effecten heeft het verbranden van buitenlands afval op het behalen van nationale doelstellingen om de CO2-uitstoot terug te dringen?

Antwoord:
- Verbranding van buitenlands afval in Nederlandse Afvalverbrandingsinstallaties heeft enerzijds positieve effecten voor het klimaatbeleid: levert een bijdrage aan doelstelling voor hernieuwbare energie en aan vermindering van storten van afval door andere landen waardoor de broeikasemissies afnemen.
- Anderzijds valt de CO2-uitstoot van afvalverbranding valt buiten het ETS. Verbranden van niet-biogeen (buitenlands) afval heeft daarom wel een negatief effect op de nationale (non-ETS-)doelstelling.
- Voor de langere termijn is echter de verwachting dat meer recycling in Europa leidt tot minder import en verbranding van afval in Nederland.

215
Vraag:
Welke mogelijke effecten heeft capaciteitsregulering op het aanbod van restafval en de mate van recycling?

Antwoord:
Effecten van capaciteitsregulering op het aanbod van restafval en de mate van recycling zijn niet bekend. Of er een relatie bestaat tussen de verbrandingscapaciteit enerzijds en het aanbod van restafval en de mate van recycling anderzijds, is ook moeilijk te onderzoeken omdat er vele andere factoren een rol spelen zoals de economische conjunctuur, de afvalstoffenbelasting, betere recyclingtechnieken, betere afvalscheiding en sortering en de minimumverwerkingsstandaarden in het Landelijk Afvalbeheer Plan (LAP).

216
Vraag:
Hoe wordt duurzaam consumeren en maatschappelijk verantwoord ondernemen hanteerbaar gemaakt voor kleine bedrijven en burgers?

Antwoord:
De rijksoverheid helpt bedrijven op verschillende wijze maatschappelijk verantwoord ondernemen (mvo) in de praktijk te brengen. Een overzicht hiervan wordt gegeven op de rijkspagina over mvo (www.rijksoverheid.nl/onderwerpen/maatschappelijk-verantwoord-ondernemen/inhoud/maatschappelijk-verantwoord-ondernemen-in-de-praktijk).
Voorlichting aan de consument over de milieu impact van consumentengedrag en handelingsperspectief is onder andere te vinden op www.milieucentraal.nl en www.duurzaamdoen.nl.
Samen met anderen werkt de rijksoverheid daarnaast aan het relevant, aantrekkelijk en makkelijk maken van milieubewuste keuzes voor de consument, burger en ondernemer. Daarom geven we duurzame initiatieven (klein en groot) een podium en wordt onderzocht hoe we deze initiatieven verder kunnen brengen door knelpunten in kaart te brengen en deze binnen de overheid te adresseren. Binnen netwerken als bijvoorbeeld Duurzaam Doen, DuurzaamDoor, MVO Nederland en RACE (Realisatie van Acceleratie naar een Circulaire Economie (Race is een samenwerkingsverband van MVO Nederland, Circle Economy, De Groene Zaak, Het Groene Brein, en de Rijksoverheid) worden kennis en handelingsperspectief gedeeld op het vlak van duurzaam consumeren en mvo.
Ook in concrete projecten in het kader van het programma Van Afval naar Grondstof (VANG), wordt duurzaam consumeren gestimuleerd. Een

voorbeeld hiervan is het project VANG Buitenshuis gericht op afvalpreventie en scheiding van afval.

217
Vraag:
Wat verstaat u onder het nuttig toepassen van afval als brandstof? Waar en op welke wijze gebeurt dit? Wie zijn de afnemers hiervan?

Antwoord:
- Nuttig toepassen van afval als brandstof is het verbranden van afval met als belangrijk oogmerk om de vrijkomende energie te benutten in de vorm van electriciteit of warmte.
- In ieder geval moet hierbij (1) de inzet van primaire brandstof worden vermeden, (2) het merendeel van de afvalstof daadwerkelijk bijdragen een de energie-opbrengst en (3) de vrijkomende energie ook daadwerkelijk worden gebruikt.
- Voorbeelden waar dit gebeurt zijn bio-energiecentrales, kolencentrales en cementovens.
- Hoewel het eerste oogmerk van Afvalverbrandingsinstallaties (AVI's) niet het terugwinnen van energie is, worden deze ook beschouwd als installaties voor nuttige toepassing omdat alle Nederlandse AVI's met een relatief hoog rendement energie terugwinnen. Jaarlijks wordt getoetst of ze nog voldoen aan de hiervoor geldende Europese rendementseisen.
- Afnemers zijn een grote diversiteit aan (industriële) sectoren en huishoudens.

218
Vraag:
Van welke landen en in welke hoeveelheden wordt er afval verwerkt of verbrand in Nederland? Doet Nederland hier acquisities op en wat is het verdienmodel? Worden er vooraf eisen gesteld aan de landen van wie het afval wordt afgenomen?

Antwoord:
- In 2013 is 1,6 Mton buitenlands afval in Nederlandse Afvalverbrandingsinstallaties verbrand met energieterugwinning. Hiervan was: 77% afkomstig uit het Verenigd Koninkrijk, 11% uit Ierland, 5% uit Italië, 4% uit Duitsland, 3% uit België.
- Afvalverwerking is een internationale, vrije markt. Hier doen private bedrijven acquisitie op. Het financiële verdienmodel is van meerdere factoren afhankelijk en is primair een aangelegenheid van de markt.
- Er gelden gangbare eisen die altijd van toepassing zijn bij internationaal afvaltransport zoals kennisgeving, contract met verwerker en vooraf melden van transporten. in het kader van de Europese Verordening Overbrenging Afval. Die zijn echter niet specifiek voor verbranden en ook niet gespecificeerd per land. Wel stellen sommige landen zoals het VK zelf eisen aan het afval voordat het wordt geëxporteerd.

219
Vraag:
Hoe verhoudt zich de afname van het budget voor Duurzame Productketens vanaf 2017 tot de ambitie tot een meer circulaire economie te komen?

Antwoord:
Onderdeel van de ambitie om tot een meer circulaire economie te komen is uitvoering van het programma VANG. Het budget voor Duurzame

Productketens is tijdelijk verhoogd voor de uitvoering van het programma VANG. Deze tijdelijke ophoging neemt af vanaf 2017 en stopt in 2019.

220
Vraag:
Welke financiële instrumenten en/of subsidies worden er ingezet om de verduurzaming in het kader van de circulaire economie optimaal te kunnen benutten?

Antwoord:
Om de verduurzaming in het kader van de circulaire economie te bevorderen staan diverse regelingen op nationaal en EU niveau ter beschikking aan het bedrijfsleven:
- het fiscale instrument MIA/Vamil is aangepast zodat dit meer impulsen geeft voor circulaire innovaties;
- de regeling Groen Beleggen (die de rentekosten voor groene projecten verlaagt) is hierop aangepast.

Veel bedrijfsactiviteiten op het gebied van de circulaire economie zijn innovatief en/of kenmerken zich door een hoger risicoprofiel. De financiering aan deze bedrijven wordt gestimuleerd door diverse regelingen die de Rijksdienst voor Ondernemend Nederland (RVO) beschikbaar heeft:
- SEED regeling
- Innovatiekrediet
- Borgstelling MKB
- GO regeling
- Groeifaciliteit

221
Vraag:
Welke financiële middelen worden vanuit de Rijksdienst voor Ondernemend Nederland benut door ondernemers om verduurzaming in het kader van circulaire economie te realiseren?

Antwoord:
Het Ministerie van IenM heeft RVO voor 2015 € 2 mln beschikbaar gesteld voor financiering van de uitvoering van het Van Afval Naar Grondstof (VANG)-RACE programma. Voor 2016 is € 2,2 mln beschikbaar. Het betreft een samenwerking van overheid en bedrijfsleven om de ontwikkeling van een circulaire economie te versnellen.

222
Vraag:
Hoeveel incidentele aanvragen voor subsidies met betrekking tot het gebruik van ecosystemen worden jaarlijks gehonoreerd?

Antwoord:
Voor wat betreft de ecosystemen gaat het (vooralsnog) om één subsidieaanvraag, waarmee een aantal onderzoeken wordt verricht gericht op het behoud van de kwaliteit van ecosystemen en het beperken van de verontreiniging ervan. Hierdoor wordt het mogelijk om ecosystemen duurzaam te gebruiken.

223
Vraag:
Hoe wordt de balans bewaakt tussen bescherming van mensen in de openbare ruimte en de wens overlast door onkruid te bestrijden?

Antwoord:
Het gewasbeschermingbeleid gaat uit van een geïntegreerde gewasbescherming, gebaseerd op een balans tussen milieu en economie.

Onkruidbestrijding in zijn algemeenheid vindt daarbij plaats volgens een voorkeursvolgorde, waarin het gebruik van minder milieuschadelijke maatregelen de voorkeur heeft. Eerst worden preventieve maatregelen toegepast. Indien die maatregelen niet het benodigde resultaat opleveren, mogen niet-chemische maatregelen worden toegepast. Indien ook die maatregelen ontoereikend zijn, mag uiteindelijk chemische gewasbescherming worden toegepast. Chemische middelen worden na beoordeling door het Ctgb (College voor de toelating van gewasbeschermingsmiddelen en biociden) toegelaten, waarbij de risico's voor mens, dier en milieu nadrukkelijk worden meegewogen. Voor specifiek onkruidbestrijding in openbare ruimten (buiten de landbouw) is uw Kamer op 8 juni 2015 een ontwerpbesluit (Kamerstuk 27 858, nr 315) toegezonden waarin dit wordt uitgewerkt.

224
Vraag:
Hoe verhoudt de stelling in de begroting dat het primair de verantwoordelijkheid is van bedrijven die risico's voor mens en milieu veroorzaken om deze risico's te beperken zich tot uw systeemverantwoordelijkheid?

Antwoord:
Die verantwoordelijkheden vullen elkaar aan. Het is kabinetsbeleid dat de initiatiefnemer van een maatschappelijke activiteit (bijvoorbeeld het produceren van chemische stoffen) niet alleen eigendomhouder is van de baten van die activiteit maar ook verantwoordelijk is voor de eventuele lasten (bescherming medewerkers, bescherming leefmilieu). De overheid is verantwoordelijk voor het (wettelijk) systeem waarbinnen het bedrijfsleven die verantwoordelijkheid kan waarmaken. De Europese Verordening REACH is een goed voorbeeld van een instrument waar dit concreet is gemaakt. Bedrijven zijn verantwoordelijk voor de beoordeling en registratie van de stoffen die zij op de markt brengen en dragen zorg voor het doorgeven van relevante informatie in de toeleveringsketen en aan consumenten. Als die informatie ontoereikend is voor een bepaald gebruik ervan in de toeleveringsketen, moet die gebruiker van die stoffen in de keten zelf de nodige risicobeheersmaatregelen nemen en informatie over veilig gebruik doorgeven in de toeleveringsketen en aan de consument. Door de systeemverantwoordelijkheid kan de overheid waar nodig de regels aanpassen en kan de samenleving er op vertrouwen dat de (keten)verantwoordelijkheden goed zijn belegd.

225
Vraag:
Welke concrete stappen worden genomen om te realiseren dat in 2024 alle daken asbestvrij zijn? Waaruit bestaat de aansturing van het Rijk in deze? Kan een tijdspad gegeven worden?

Antwoord:
Aan de basis staat het verbod op het hebben van asbestdaken per 2024, dat uw Kamer 3 maart 2015 in ontwerp is voorgelegd. Vanaf januari 2016 zal er een subsidieregeling zijn waar alle eigenaren van een asbestdak gebruik van kunnen maken. Het Ministerie van Infrastructuur en Milieu heeft een samenwerkingsverband opgezet waarin de decentrale overheden en andere belanghebbenden deelnemen om te monitoren of de subsidieregeling de gewenste aanjaagfunctie heeft. Jaarlijks zullen de uitgaven van de subsidieregeling en het aantal gesaneerde vierkante meters worden gemonitord. Op basis daarvan kan in een vroeg stadium worden bepaald of er extra maatregelen nodig zijn.

226
Vraag:
Wanneer wordt het (Europese) beleid ten aanzien van nieuwe risico's verwacht? Kan bij het beleidskader worden aangegeven wat uit Europese wetgeving voortvloeit en wat Nederland hier op uitbreidt?

Antwoord:
Er is op dit moment nog geen (Europees) beleid dat alle nieuwe risico's adresseert. Wel is er sprake van (Europees) beleid, of beleid in ontwikkeling, dat betrekking heeft op een aantal «nieuwe risico's». Zo is bijvoorbeeld de beleidsontwikkeling inzake risico's van nanomaterialen al jaren geleden in Nederland en de EU gestart. Nederland speelt in de voortgang van dat beleid een belangrijke rol. Maar ook ten aanzien van bijvoorbeeld drones is (Europees) beleid in ontwikkeling. Vanuit het programma Bewust Omgaan met Veiligheid zullen op basis van die ervaringen én nieuwe inzichten hulpmiddelen worden ontwikkeld die ervoor zorgen dat niet bij elk «nieuw risico» het spreekwoordelijke wiel opnieuw uitgevonden dient te worden. Uiteraard zullen die hulpmiddelen ook in internationale kaders worden ingebracht, waaronder de EU. Uw Kamer ontvangt inzake de beleidsaanpak van «nieuwe risico's» binnenkort een stand van zaken rapportage waarin in meer detail op uw vragen wordt ingegaan.

227
Vraag:
Welke Europese regelgeving kan er worden verwacht voor 2016 ten aanzien van gevaarlijke stoffen? Vindt er een impact assessment plaats bij het opstellen van de Europese regelgeving?

Antwoord:
De belangrijkste Europese regelgeving in het kader van de vraag is de REACH-verordening (1907/2006). In 2016 wordt het voorstel van de Europese Commissie verwacht om de informatievereisten voor nanomaterialen te verduidelijken. Dit zal waarschijnlijk zijn in de vorm van een wijziging van de bijlagen van de verordening. De Commissie zal hier een impact assessment voor opstellen.

Nog voor de jaarwisseling, maar mogelijk pas in 2016, wordt een voorstel van de Commissie verwacht voor de vereenvoudiging van de autorisatieprocedure voor stoffen die in een laag volume op de markt worden gebracht. Doel hiervan is de kosten voor bedrijven ten gevolge van dit onderdeel van de REACH-verordening te laten dalen. Nog niet bekend is of de Commissie hier een impact assessment voor opstelt.

Als laatste wordt een voorstel van de Commissie verwacht voor de verduidelijking van de kosten die bedrijven aan elkaar mogen berekenen in het kader van de REACH-verordening. Dit voorstel is in concept al enkele keren met de lidstaten en branche-organisaties besproken. Finalisering zal eind 2015/begin 2016 plaatsvinden. Dit voorstel is niet voorzien van een impact assessment omdat het enkel tot doel heeft bestaande verplichtingen te verduidelijken.

De laatste twee voorstellen zijn gericht op onderdelen van REACH die ook als verbeterpunten naar voren kwamen uit het Nederlandse onderzoek naar de kosten van REACH voor het MKB.

228
Vraag:
Wanneer zal de regelgeving omtrent de verplichting voor de glastuinbouw om afvalwater te zuiveren naar de Kamer komen? Vormt het bestuurlijk akkoord met LTOGlaskracht hierbij de basis voor de regelgeving?

Antwoord:
Volgens de planning wordt een ontwerpbesluit in het voorjaar van 2016 aan beide Kamers aangeboden. Als basis hiervoor wordt uitgegaan van de overeenstemming die is wordt bereikt met LTO Glaskracht en andere betrokken partijen. Daarbij zal de Kamer zo spoedig mogelijk separaat worden geïnformeerd.

229
Vraag:
Hoe passen de safety deals in het nieuwe stelsel van vergunningverlening, handhaving en toezicht? Hoe wordt de effectiviteit van de safety deals gemeten?

Antwoord:
De veiligheid bij majeure risicobedrijven ten aanzien van de bescherming van de werknemers en de omgeving is de primaire verantwoordelijkheid van de bedrijven zelf. De overheid ziet er op toe dat het bedrijfsleven deze verantwoordelijkheid waarmaakt. Om dit te bereiken stelt de overheid regels en ziet toe op de naleving daarvan. De betrokken departementen zijn verantwoordelijk voor het stelsel van vergunningverlening, toezicht en handhaving (VTH), veilig en gezond werken en voorbereiding op de brand- en rampenbestrijding waaronder de bedrijfsbrandweer. Om de bedrijven te stimuleren extra slagen te maken worden ook nieuwe instrumenten ingezet, zoals safety deals die bijdragen aan het verhogen van de omgevingsveiligheid. De voorstellen voor safety deals worden vooraf beoordeeld op hun bijdrage aan de veiligheidscultuur en de veiligheidsprestaties van de sector. De voortgang van de afgesloten safety deals wordt jaarlijks opgenomen in de staat van veiligheid majeure risicobedrijven.

230
Vraag:
Welk deel van de subsidies onder art. 22.03.02 is bestemd voor safety deals?

Antwoord:
Van de in begroting 2016 gepresenteerde subsidiebudgetten op artikelonderdeel 22.03.02 is alleen voor 2015 budget gereserveerd voor safety deals. In de meerjarenramingen is voor safety deals binnen de post opdrachten vanaf 2019 en verder € 2 mln. per jaar gereserveerd (totaal € 20 mln.). Om toch in de jaren daarvoor (vanaf 2016) uitgaven voor safety deals te kunnen doen, is de werkwijze dat jaarlijks bij iedere begrotingsvoorbereiding (of ander begrotingsmoment) er binnen de IenM begroting door middel van een kasschuif, budgetten vanuit de toekomst naar voren worden gehaald. Dit bedrag wordt dan ingezet voor safety deals.

231
Vraag:
Wat is de verklaring voor de daling in ontvangsten onder art. 22.09?

Antwoord:
In 2015 is de ontvangstenraming hoger dan de jaren daarna. Dit komt door een incidentele ontvangst in verband met de afwikkeling van het

project Saneringsregeling Asbestwegen derde fase ad € 6,2 mln. van het Ministerie van Economische Zaken en door de geraamde ontvangsten ad € 6,4 mln. van de Europese Commissie (EC) voor de coördinatie van de EU-programma's NANoREG en ProSafe. De geraamde ontvangsten na 2016 betreffen de laatste middelen (€ 0,7 mln. in 2016 en € 0,4 mln. in 2017) van de EC aan e EU programma's NANoREG en Prosafe én de structurele bijdrage (€ 0,25 mln.) van het Ministerie van Defensie aan de BRIKS vergunningverleningen.

232
Vraag:
Waarom zijn de aardbevingen vanwege gaswinning geen expliciet taakveld van het KNMI?

Antwoord:
Aardbevingen vanwege gaswinning (geïnduceerde bevingen) behoren wel degelijk tot het expliciete taakveld van het KNMI. In offerte en begroting KNMI wordt gesproken over natuurlijke en geïnduceerde bevingen.
Vanwege de vraagsturing wordt het werk aan geïnduceerde aardbevingen door ministerie EZ gefinancierd. In 2015 heeft IenM, naar aanleiding van het rapport van de Onderzoekraad voor veiligheid, aangegeven ook een rol te willen spelen.

233
Vraag:
Is er een achteruitgang in aantallen Fte's bij de ILT, zo ja met welke aantallen en binnen welk werkgebied?

Antwoord:
Naast de fluctuaties in fte's als het gevolg van nieuwe taken (Autoriteit woningcorporaties) en overdracht van taken (KFD naar de ANVS) toont de bezetting van de ILT een lichte daling van ongeveer 20 fte. Het merendeel hiervan betreft ondersteunende functies. Voor vertrekkende medewerkers uit het primaire proces is de afgelopen jaren juist anticiperend geworven om kennis over te kunnen dragen aan nieuwe inspecteurs.

234
Vraag:
Kunt u de geplande productieaantallen ILT afzetten tegen de realisatie in de jaren 2010–2014?

Antwoord:
De geplande productie-aantallen blijven ILT-breed grotendeels gelijk aan de planningen en realisaties uit voorgaande jaren. Doordat het primaire proces in de diverse taakstellingsrondes zoveel mogelijk ontzien is, is dat tot nu toe ook mogelijk gebleken.

235
Vraag:
Kunt u aangeven waar binnen de ILT de achteruitgang in Fte's plaatsvindt? Wat betekent dit concreet voor de handhavingscapaciteit per sector? Wat is de reden van deze bezuiniging en wat betekent dit voor de verwachte inkomsten (boetes)?

Antwoord:
De bezuinigingen die de inspectie doorvoert, zijn het gevolg van de taakstellingen Rutte-I en Rutte-II. De begroting van de inspectie bestaat voor het grootste deel uit personele lasten waardoor ook een groot deel van de bezuinigingen daar neerslaat.

De inzet bij de reductie van personeel is zoveel mogelijk te voorkomen dat het primaire inspectieproces onder druk komt te staan door bezuiniging. Zo heeft de ILT vanwege vertrekkende medewerkers uit het primaire proces de afgelopen jaren anticiperend geworven om kennis over te kunnen dragen aan nieuwe inspecteurs. De inspectie streeft er naar om de reductie vooral te realiseren bij de stafdirecties en overige ondersteunende functies. Daarbij zij vermeld dat de ILT nog steeds beschikt over voldoende ondersteunend personeel om haar kerntaken naar behoren uit te voeren. Ook wordt er naar gestreefd de capaciteit voor het primaire proces te continueren door de inzet van andere werkwijzen (bijv. convenanten en samenwerking met andere inspecties) en digitalisering en uniformering van het toezicht. Die ontwikkelingen van uniformering en digitalisering lopen naar alle waarschijnlijkheid niet gelijk op met het tempo waarin de taakstelling gerealiseerd moet zijn. Daarom heeft de inspectie een vacaturestop ingesteld, waarbij telkenmale per vacature wordt besloten of vervulling daarvan toch noodzakelijk is. De vacaturestop heeft tot gevolg dat een aantal planningen voor 2016 neerwaarts is bijgesteld.
De neerwaartse bijstelling van het aantal geplande inspecties heeft niet per definitie consequenties voor de hoeveelheid opgelegde boetes. Door steeds meer risicogestuurd te inspecteren neemt de kans op het vaststellen van overtredingen toe. Niet iedere overtreding leidt echter tot een boete. De inspectie maakt gebruik van een interventieladder waarop de financiële interventie maar een van de treden is.
Overigens vloeien de ontvangsten uit boetes terug naar algemene middelen en hebben daarmee geen plek in en invloed op de begroting van de inspectie.

236
Vraag:
Welke bijdrage levert het bedrijfsleven aan de ILT? Waar is dit opgenomen?

Antwoord:
Op het gebied van handhaving en toezicht wordt er vanuit het bedrijfsleven enkel een bijdrage aan de ILT geleverd voor het toezicht op de woningcorporaties. Bij vergunningsproducten bedraagt de bijdrage vanuit het bedrijfsleven ongeveer € 5 miljoen op jaarbasis.

237
Vraag:
Hoe vindt de verantwoording plaats van middelen die worden verstrekt via de Brede Doeluitkering in art. 25?

Antwoord:
De verantwoording over de BDU-gelden is geregeld in de Financiëleverhoudingswet. Sinds 2006 gebeurt deze verantwoording volgens de sisa-systematiek (single information, single audit). Dit betekent voor de Metropoolregio Rotterdam Den Haag en de Stadsregio Amsterdam dat zij elk jaar informatie aan het Rijk leveren (single information), vergezeld door een éénmalige accountantscontrole («single audit»). Zie ook het antwoord op vraag nr 76 (HXII).

238
Vraag:
Waardoor kunnen de verschillen tussen de jaren 2014 (6,9 miljard euro), 2015 (5,9 miljard euro) en 2016 (6,4 miljard euro) op art. 26.01 verklaard worden?

Antwoord:
De door de u genoemde bedragen betreft de bijdrage aan de beide investeringsfondsen (artikel 26).

De voeding ligt meerjarig op een vrij constant niveau. Dat moet ook, het aanleggen en onderhouden van infrastructuur is immers gebaat bij een voorspelbare financieringsstroom. Sinds het ontstaan van de fondsen hebben op de meerjarenreeks een aantal mutaties plaatsgevonden waardoor er tussen de opeenvolgende jaren fluctuaties kunnen optreden.

Deze maak ik via het Verdiepingshoofdstuk meerjarig inzichtelijk en navolgbaar. Het gaat dan bijvoorbeeld om de omzetting van DBFM conversies, kasschuiven die via het generale beeld lopen, bijvoorbeeld om beter aan te sluiten bij de programmering of ten behoeve van het generale beeld, maar ook door overboekingen naar de begroting Hoofdstuk XII, andere departementen en het Provinciefonds en Gemeentefonds.

239
Vraag:
Kan verklaard worden waarom onder art. 13.08 de investeringsruimte aanmerkelijk toeneemt?

Antwoord:
De huidige kasreeks van de investeringsruimte is gebaseerd op de geprognosticeerde kasuitgaven van de huidige bekende risico's waardoor jaarbedragen kunnen fluctueren.
Voor een toelichting op de reeks van de investeringsruimte wordt verwezen naar paragraaf 13.08 waar een toelichting wordt gegeven op de belangrijkste mutaties (pag. 46). Het overgrote deel van de investeringsruimte is belegd ten behoeve van risico's. Het is niet gebruikelijk deze risico's weer te geven omdat dit de onderhandelingspositie van het Rijk kan schaden. Wel kan vermeld worden dat circa 75% van deze risicoreservering bestemd is t.b.v. de gesignaleerde risico's en de prijsbijstelling 2014 en 2015 op de Beheer onderhoud en vervangingsreeksen.

240
Vraag:
Wat is de verklaring voor de forse daling in het totale budget voor spoorwegen tussen 2021 en 2022? Wat betekent dit in relatie tot het rapport Doorlichting financiële meerjarenreeksen BOV spoor (documentnummer 2015D33811 d.d. 15 september 2015)?

Antwoord:
Zoals uit de tabellen op pagina 134 en 135 blijkt, heeft de daling van de spoorbudgetten van 2021 naar 2022 betrekking op de budgetten voor de aanlegprojecten en niet op het budget voor BOV spoor. Deze daling heeft derhalve ook geen relatie met de doorlichting van de financiële meerjarenreeksen BOV spoor. Voor de verklaring van de daling op de aanlegbudgetten verwijs ik naar het antwoord op vraag 32 Infrastructuurfonds.

241
Vraag:
Klopt het dat het totaalbudget voor art. 12 Hoofdwegennet van 2022 tot en met 2028 in de begroting voor 2016 op een substantieel hoger niveau ligt (circa 0,5 miljard euro hoger) dan de huidige begroting (2015)? Zo ja, wat is daarvoor de verklaring?

Antwoord:
Ja, dat klopt. In de ontwerpbegroting 2016 van het Infrastructuurfonds zijn namelijk de gereserveerde middelen van € 3,1 miljard voor Vervanging en Renovatie van Artikel 18 «Overige uitgaven en ontvangsten» toegewezen aan Art. 12 Hoofdwegennet en Art. 15 Hoofdvaarwegennet (zie ook pagina 19 en 138 van de ontwerpbegroting 2016 Infrastructuurfonds). Daarnaast is het verschil te verklaren door het overboeken van art. 18.08 Netwerk-overstijgende kosten RWS naar de modaliteiten en de DBFM-conversies die in de ontwerpbegroting 2016 hebben plaatsgevonden (A12 Ede-Grijsoord en SAA A9 Gaasperdammerweg). Bij DBFM-projecten wordt de aannemer betaald op basis van beschikbaarheidsvergoedingen over een langjarige periode. In bijlage 6 van de ontwerpbegroting 2016 Infrastructuurfonds is een toelichting opgenomen over DBFM-conversies.

242
Vraag:
Hoe is het substantiële verschil in ontvangsten op art. 97.01 tussen de jaren 2014, 2015 en verder te verklaren?

Antwoord:
Het verschil in ontvangsten tussen de jaren 2014, 2015 en verder wordt verklaard door de afroming van het surplus eigen vermogen van de onder IenM ressorterende agentschappen in de jaren 2014 (€ 14,8 mln.) en 2015 (€ 1,4 mln.).

243
Vraag:
Welk deel van de uitgaven op art. 97.01.01 heeft specifiek betrekking op de kosten van het regeringsvliegtuig?

Antwoord:
Antwoord: onderstaande tabel weergeeft de geraamde uitgaven die betrekking hebben op het regeringsvliegtuig.

	2015	2016	2017	2018	2019	2020
Art. 97.01.01	8.910	6.644	6.640	6.637	6.636	6.637

244
Vraag:
Wat zijn de wettelijke taken van het PBL? En welke kosten zijn hiermee gemoeid? Wat kost een gemiddeld onderzoek van het PBL? Hoe verhouden deze kosten zich tot die van andere onderzoeksinstellingen?

Antwoord:
Conform wettelijke taken draagt het Planbureau voor de Leefomgeving (PBL) met zijn wetenschappelijk gefundeerde evaluaties, analyses en verkenningen kennis aan voor politiek, beleid en samenleving, als ondersteuning bij het maken van keuzes rond grote maatschappelijke opgaven. Het werkterrein van het PBL is breed: klimaat, energie, natuur, water, infrastructuur, wonen, ruimtelijke inrichting, concurrentiepositie, voedselvoorziening. Het budget van het PBL voor 2015 bedraagt 28,6 mln euro, te weten een algemene financiering van 26,2 mln euro (via met Ministerie van IenM) plus additionele financiering voor specifieke doelen van 1,4 mln euro door het Ministerie van Economische Zaken en 1 mln euro van het Ministerie van Buitenlandse Zaken. De financiële (en juridische) grondslag is voor het PBL hetzelfde als voor de andere twee planbureaus.

In de periode van 1 januari 2015 tot 15 september 2015 heeft het PBL circa 160 publicaties uitgebracht (de verwachting voor heel 2015 is 206). Het PBL-onderzoek levert naast rapporten ook andere producten op, zoals wetenschappelijke artikelen, presentaties en «kennis aan tafel» ten behoeve van de ministeries. Ook levert het PBL data en rapporten ter invulling van de Europese verplichtingen, o.a. National Inventory Report (inzake broeikasgassen), Informative Inventory Report (inzake luchtverontreiniging), in samenwerking met RIVM jaarlijkse kaarten met grootschalige concentraties in Nederland in het kader van natuur- en milieubeleid (in vaktermen GCN) en indicatoren voor het Europese milieuagentschap (EEA) om invulling te geven aan de verplichtingen die in Europese richtlijnen staan. Deze veelvormigheid van het PBL-werk betekent ook dat er geen gemiddelde prijs van een rapport kan worden berekend.
«Er is binnen IenM geen vergelijkingsmateriaal beschikbaar over de vraag hoe de kosten van onderzoek van PBL zich verhouden tot die van andere onderzoeksinstellingen. Vergelijking is lastig omdat onderzoeken onderling nauwelijks met elkaar vergelijkbaar zijn door allerlei factoren zoals de scope en de methode van onderzoek.»

245
Vraag:
Voor welke vergunningverlenende activiteiten van ILT is geen tarief vastgesteld en waarom is dat zo?

Antwoord:
Voor vergunningverlening EVOA is geen tarief vastgesteld omdat de wettelijke basis hiervoor ontbreekt.

Tevens is er een beperkt aantal vergunningverlenende activiteiten bij luchtvaart en rail- en wegvervoer waar nog geen tarief voor is vastgesteld vanwege het ontbreken van een wettelijke basis.

Nr.	Product
1	Klasse A ontheffing luchtruim
2	Bijzondere luchtverkeersgebieden
3	Mode S ontheffing
4	Luchthavens BES
5	Onderzoeken en certificeren Helidecks offshore
6	Ontheffing voor lasers
7	Beoordelen vliegprocedures
8	Adviseren gemeenten bij Schiphol over bouwhoogte
9	Verklaring veilig gebruik luchtruim aan provincie
9	Ontvangst medische dossiers uit buitenland
10	Erkenningsysteem vervoer gevaarlijke stoffen door de lucht voor BES
11	Beheer examenvragen vervoer gevaarlijke stoffen door de lucht
12	Onderhoud vliegtuigen die vliegen voor Nederlandse maatschappijen
13	Brugopeningstijden (artikel 25 besluit spoorinfra)
14	Erkenning spoorweginstanties(verordening 402/2013)
15	Ontheffingen (artikel 36 Spoorwegwet)

246
Vraag:
Welk deel van de ontvangsten op art. 97.02 heeft specifiek betrekking op het regeringsvliegtuig?

Antwoord:
Antwoord: onderstaande tabel weergeeft de geraamde ontvangsten die betrekking hebben op het regeringsvliegtuig.

	2015	2016	2017	2018	2019	2020
Art. 97	701	701	701	701	701	701

247
Vraag:
Kunt u aangeven wat de exacte ontvangsten zijn voor het regeringsvliegtuig en voor onderzoeken van het PBL?

Antwoord:
Antwoord: onderstaande tabel weergeeft de geraamde ontvangsten die betrekking hebben op het regeringsvliegtuig en het PBL.

	2015	2016	2017	2018	2019	2020
Art. 97 regeringsvliegtuig	701	701	701	701	701	701
Art. 97 PBL	400	400	400	400	400	400

248
Vraag:
Waarom is de reservering voor externe inhuur over 2015 en 2016 hoger dan die over 2014 en 2017 en verder?

Antwoord:
In de jaren 2015 en 2016 is er extra inhuurbudget toegevoegd voor de inhuur van specialistische kennis ten behoeve van de uitvoering van de stelselherziening omgevingswet. De benodigde externe inhuur en eventuele dekking voor 2017 en verder is bij begrotingsvoorbereiding 2017 aan de orde. Het budget is derhalve lager.

249
Vraag:
Hoe verhouden zich de kosten, zowel absoluut als relatief, van uw kerndepartement zich tot de kosten voor de overige kerndepartementen? Zijn de kosten van uw kerndepartement substantieel hoger dan die van de overige departementen? Hoe kunnen de eventuele verschillen in deze kosten worden verklaard?

Antwoord:
Het apparaatbudget van het kerndepartement IenM maakt ca. 2,8% uit van de totale apparaatuitgaven van alle kerndepartementen. De totale kosten van het apparaat van een kerndepartement zijn doorgaans afhankelijk van de formatieve omvang van het departement en de daarmee samenhangende kosten van ICT, huisvesting en overige materiële uitgaven. Dit verklaart vaak de verschillen. Voor informatie over de rijksbrede ontwikkeling van de apparaatuitgaven en de verschillende kostensoorten die daaraan ten grondslag liggen verwijs ik u naar de Jaarrapportage Bedrijfsvoering Rijk (Kamerstuk 31 490, nr. 174), waarin de Minister voor Wonen en Rijksdienst zich namens het kabinet verantwoordt over de bedrijfsvoering van het rijk.

250
Vraag:
Waarom worden de kosten van de Stichting Advisering Bestuursrechtspraak voor Milieu en Ruimtelijke Ordening (StAB) vanuit uw begroting betaald in plaats van die van uw collega van Veiligheid en Justitie?

Antwoord:
Dit wordt verklaard uit historisch perspectief. Tot 1 november 1996 liet de Afdeling geschillen zich adviseren door het Ministerie van VROM en wel door de afdelingen BARST (Bureau van de Adviseur ten behoeve van de Raad van State) en BABM (Bureau Adviseur Beroepen Milieubeheer), door te vragen om een zogenoemd ambtsbericht.
Om de onafhankelijke positie van BARST en BABM, ressorterend onder het Ministerie van VROM, meer te benadrukken is besloten deze bureaus per 1 november 1996 samen te voegen en onder te brengen in een zelfstandige stichting, genaamd de Stichting Advisering Bestuursrechtspraak voor Milieu en Ruimtelijk Ordening (StAB), wier onafhankelijke positie wettelijk is verankerd.
De arbeidsrelatie is daarbij omgezet in een subsidierelatie.

251
Vraag:
Kunt u een nadere toelichting geven op uw stelling dat de ILT ernaar streeft om de taakstelling van het kabinet Rutte II (1,7 miljoen in 2016) te halen door fte-besparingen en dat dit zou kunnen zonder af te doen aan de kwaliteit van toezicht? Welke overwegingen liggen aan deze verwachting ten grondslag, zeker aangezien u in deze begroting tevens aangeeft dat de materiële kosten van de ILT dalen door krimpende budgetten en daar ook kosten voor middelen voor de uitvoering van inspectietaken bij horen?

Antwoord:
De inzet bij de reductie van personeel is zoveel mogelijk te voorkomen dat het primaire inspectieproces onder druk komt te staan door bezuiniging. Zo heeft de ILT vanwege vertrekkende medewerkers uit het primaire proces de afgelopen jaren anticiperend geworven om kennis over te kunnen dragen aan nieuwe inspecteurs. De inspectie streeft er naar om de reductie vooral te realiseren bij de stafdirecties en overige ondersteunende functies. Daarbij zij vermeld dat de ILT nog steeds beschikt over voldoende ondersteunend personeel om haar kerntaken naar behoren uit te voeren. Ook wordt er naar gestreefd de capaciteit voor het primaire proces te continueren door de inzet van andere werkwijzen (bijv. convenanten en samenwerking met andere inspecties) en digitalisering en uniformering van het toezicht. Die ontwikkelingen van uniformering en digitalisering lopen naar alle waarschijnlijkheid niet gelijk op met het tempo waarin de taakstelling gerealiseerd moet zijn. Daarom heeft de inspectie een vacaturestop ingesteld, waarbij telkenmale per vacature wordt besloten of vervulling daarvan toch noodzakelijk is. Tegelijkertijd tracht de inspectie efficiënter met materiële middelen (ict en huisvesting) om te gaan zonder dat het primaire proces daaronder lijdt.

252
Vraag:
Als art. 99 Nominaal en onvoorzien dient als tussenstation voor de overboeking van middelen naar andere artikelen op de begroting, op welke wijze worden dan waarlijk onvoorziene uitgaven gedekt?

Antwoord:
De wijze waarop onvoorziene uitgaven worden gedekt is jaarlijks onderwerp van de besluitvorming in het kader van de begrotingsvoorbe-

reiding en -uitvoering. Vanwege de budgetdiscipline is hierbij het uitgangspunt dat onvoorziene uitgaven specifiek worden gecompenseerd binnen de begrotingsartikelen waar deze optreden.
Indien er op Art. 99 middelen beschikbaar zijn kunnen deze gedurende de begrotingsvoorbereiding en -uitvoering tevens ingezet worden voor onvoorziene uitgaven. In het begrotingsvoorstel 2016 zijn er zo tekorten op Art. 13 Eenvoudig Beter en Omgevingsloketonline en Art. 21 Voor Agro en afvalproblematiek gefinancierd uit Art. 99.

253
Vraag:
Wat verklaart de fluctuatie op de post onvoorzien binnen art. 99 Nominaal en onvoorzien tussen 2018 – 2020?

Antwoord:
Deze fluctuatie wordt verklaard door een kasschuif voor het KNMI die bij deze Ontwerpbegroting 2016 deels gefaciliteerd is middels artikel 99 Nominaal en Onvoorzien. In toelichting 4 in de verdiepingsbijlage van artikel 99 van de Ontwerpbegroting 2016 wordt deze kasschuif nader toegelicht. (pagina 203).

254
Vraag:
Wat wordt verstaan onder de niet-kerntaken van het departement?

Antwoord:
Rijkswaterstaat hanteert een onderscheid tussen taken die ze met eigen mensen uitvoert (de kerntaken) en taken die aan de markt worden overgelaten (de niet -kerntaken).
Het gaat dan om projectmanagement, contractmanagement, technisch management, omgevingsmanagement, projectbeheersing, assetmanagement, vergunningverlening en -handhaving, «geel» op de weg en het water, bediening, vaarwegmarkering, watermanagement, beleidsadvisering, regie op de informatievoorziening en regie op de ondersteunende processen, alsmede de kennis benodigd om de niet-kerntaken aan te sturen.
De overige taken (de niet-kerntaken) worden door de markt of door kennisinstituten uitgevoerd.

255
Vraag:
Wat verklaart de stijging in 2016 van de apparaatskosten per eenheid areaal?

Antwoord:
In de berekening van de apparaatskosten per eenheid areaal is per abuis het budget voor de kasschuif apparaat die betrekking heeft op aanleg meegenomen. Dit hoort hier niet in thuis aangezien deze kosten geen betrekking hebben op verkeersmanagement of onderhoud. In de volgende begroting zal dit worden gecorrigeerd. De betreffende kasschuif zorgt in de huidige berekening voor de stijging van de kosten.

256
Vraag:
Wat verklaart de lagere prestatie-indicatorwaarde (pinwaarde) in 2016 en daaropvolgende jaren voor het areaal hoofdwegen?

Antwoord:
Deze prestatie-indicator wordt berekend op basis van een aantal prestatie-indicatoren op het areaal. Onderdeel hiervan is de prestatie-indicator «de

verhouding verstoringen door aanleg, beheer en onderhoud t.o.v. totale verstoringen». Bij het opstellen van dit mandje was nog geen rekening gehouden met de afspraken over de maximumhoogte van de prestatie-indicator «de verhouding verstoringen door aanleg, beheer en onderhoud t.o.v. totale verstoringen». Bij het toepassen van dit maximum is er sprake van een constant prestatieniveau over de jaren. In de volgende begroting zal dit worden gecorrigeerd.

257
Vraag:
Kan de taakstelling bij de ILT worden waargemaakt, zonder afbreuk te doen aan de kwaliteit van het toezicht?

Antwoord:
De inzet bij de reductie van personeel is zoveel mogelijk te voorkomen dat het primaire inspectieproces onder druk komt te staan door bezuiniging. Zo heeft de ILT vanwege vertrekkende medewerkers uit het primaire proces de afgelopen jaren anticiperend geworven om kennis over te kunnen dragen aan nieuwe inspecteurs. De inspectie streeft er naar om de reductie vooral te realiseren bij de stafdirecties en overige ondersteunende functies. Daarbij zij vermeld dat de ILT nog steeds beschikt over voldoende ondersteunend personeel om haar kerntaken naar behoren uit te voeren. Ook wordt er naar gestreefd de capaciteit voor het primaire proces te continueren door de inzet van andere werkwijzen (bijv. convenanten en samenwerking met andere inspecties) en digitalisering en uniformering van het toezicht. Die ontwikkelingen van uniformering en digitalisering lopen naar alle waarschijnlijkheid niet gelijk op met het tempo waarin de taakstelling gerealiseerd moet zijn. Daarom heeft de inspectie een vacaturestop ingesteld, waarbij telkenmale per vacature wordt besloten of vervulling daarvan toch noodzakelijk is. Tegelijkertijd tracht de inspectie efficiënter met materiële middelen (ict en huisvesting) om te gaan zonder dat het primaire proces daaronder lijdt.

258
Vraag:
Is er voldoende budget voor de ILT?

Antwoord:
Als gevolg van de taakstellingen Rutte-I enRutte-II heeft de ILT bezuinigingen door moeten voeren. De begroting van de inspectie bestaat voor het grootste deel uit personele lasten waardoor ook een groot deel van de bezuinigingen daar neerslaat.
De inzet bij de reductie van personeel is zoveel mogelijk te voorkomen dat het primaire inspectieproces onder druk komt te staan door bezuiniging. De inspectie streeft er naar om de reductie vooral te realiseren bij de stafdirecties en overige ondersteunende functies. Daarbij zij vermeld dat de ILT nog steeds beschikt over voldoende ondersteunend personeel om haar kerntaken naar behoren uit te voeren. Met slimme inzet van de beschikbare mensen en middelen, onder andere door de inzet van andere werkwijzen (bijv. convenanten en samenwerking met andere inspecties) en digitalisering en uniformering van het toezicht blijft de ILT resultaten halen en planningen realiseren.
Tegelijkertijd tracht de inspectie efficiënter om te gaan met materiële middelen (ict en huisvesting) zonder dat het primaire proces daaronder lijdt.

259
Vraag:
Wat verklaart de daling van meer dan 20 Fte's in 2016? Heeft de ILT voldoende personeel om haar taken uit te voeren?

Antwoord:
Naast de fluctuaties in fte's als het gevolg van nieuwe taken (Autoriteit woningcorporaties) en overdracht van taken (KFD naar de ANVS) toont de bezetting van de ILT een lichte daling van ongeveer 20 fte. Het merendeel hiervan betreft ondersteunende functies. Voor vertrekkende medewerkers uit het primaire proces is de afgelopen jaren juist anticiperend geworven om kennis over te kunnen dragen aan nieuwe inspecteurs.
De inzet bij de reductie van personeel als gevolg van taakstellingen, is zoveel mogelijk te voorkomen dat het primaire inspectieproces onder druk komt te staan door bezuiniging. De inspectie streeft er naar om de reductie vooral te realiseren bij de stafdirecties en overige ondersteunende functies. Daarbij zij vermeld dat de ILT nog steeds beschikt over voldoende ondersteunend personeel om haar kerntaken naar behoren uit te voeren. Ook wordt er naar gestreefd de capaciteit voor het primaire proces te continueren door de inzet van andere werkwijzen (bijv. convenanten en samenwerking met andere inspecties) en digitalisering en uniformering van het toezicht.

260
Vraag:
Hoe groot is de kans dat de financiële gevolgen van de uitspraak van de Raad van State in maart 2015 inzake het alcoholslot doorlopen in 2016 en daaropvolgende jaren? Kan dit voor zowel de begrotingen Infrastructuur en Milieu als Veiligheid en Justitie aangegeven worden?

Antwoord:
Op dit moment kan nog geen uitspraak worden gedaan over de financiële gevolgen van de uitspraak van de Raad van State voor de komende jaren; dit is afhankelijk van lopende juridische procedures. In de loop van dit jaar komt hier meer duidelijkheid over.

261
Vraag:
Op welke concrete opdrachten wordt gedoeld onder ad.1 (Fyra, goederenvervoer, HSL, concessiebeheer)?

Antwoord:
Voor de uitvoering van diverse opdrachten voor Spoor, waaronder de genoemde projecten zijn additionele middelen toegevoegd. Concrete projecten waar dit is ingezet, zijn:
- Ondersteuning bij dossiervorming ter voorbereiding van de verhoren in het kader van de Parlementaire Enquête Fyra.
- Audits bij HSL naar integrale veiligheid en Procesaudit ICNG.
- Roadmap innovatie goederenvervoer en benchmark gebruiksvergoeding.
- Ondersteuning bij opzetten van het concessiebeheer in het kader van de nieuwe concessies.
- Projecten op het gebied van veiligheid, zoals actualisatie derde kadernota railveiligheid en veiligheid spooremplacementen.

262
Vraag:
Kan ten aanzien van Ad 1 een nadere toelichting gegeven worden op welke wettelijke taken en toezeggingen wordt gedoeld? En kan dit worden uitgesplitst naar middelen?

Antwoord:
De taken en de daarvoor benodigde middelen (inclusief de in Ad 1 genoemde verhoging) geven invulling aan de in de luchtvaartnota en de wet Luchtvaart genoemde opgaven. Daarbij gaat het onder meer om de

introductie van het Nieuwe Normen en Handhavingsstelsel, Luchthavenindelingbesluit Schiphol (LIB), Luchthavenverkeerbesluit Schiphol (LVB), maar ook de afgifte van Luchthavenbesluiten voor de regionale luchthavens van nationale betekenis en om taken die voortkomen uit aan de Alderstafels gemaakte afspraken. Voor een nadere toelichting verwijs ik u naar de financiële instrumenten behorende bij artikel 17 van de begroting alsmede naar de nadere toelichting onder artikel 17.01 (overige opdrachten).

263
Vraag:
Hoe verhoudt de neerwaartse bijstelling van de ontvangsten uit heffingen als gevolg van minder vliegbewegingen zich tot het gegeven dat het aantal vliegbewegingen sinds 2010 steeds is gestegen?

Antwoord:
De ontvangsten uit de heffingen voor de overige Schipholprojecten zijn in 2013 en 2014 niet neerwaarts bijgesteld als gevolg van minder vliegbewegingen ten opzichte van eerdere jaren, maar als gevolg van minder vliegbewegingen dan eerder geraamd.

264
Vraag:
Is de studie naar de intercityverbinding naar Aken, die genoemd wordt in de stand van zaken bij de motie-De Boer/Kuiken (Kamerstuk 33 400-A, nr. 95), inmiddels afgerond?

Antwoord:
Een eerste verkennend onderzoek naar de mogelijkheden voor een grensoverschrijdende IC tussen Eindhoven, Heerlen, Aken en Keulen is recent afgerond (MRX 2014). De uitkomsten hiervan leiden tot de volgende vervolgstappen:

1. een aanvullend capaciteitsonderzoek door ProRail en DB Netze om zeker te weten welke infrastructuur er in de relatie Eindhoven-Heerlen-Aken-Keulen nodig is voor deze mogelijke extra dienst met een bijbehorende kostenraming.
2. een nader vervoersbehoefte onderzoek op basis van grensoverschrijdende herkomst- en bestemmings matrices, bij voorkeur gelijktijdig en gelijksoortig uit te voeren met een onderzoek op de relatie Venlo-Düsseldorf.
3. Verdere planuitwerking van de benodigde infrastructurele maatregelen als onderdeel van TEN-T-onderzoek van provincie Limburg.
4. Op basis van 1 en 2 een specifieke businesscase van NS op basis van de HRN inspanningsverplichting voor de exploitatie van de treindienst die de voorkeur krijgt.
5. Nader onderzoek naar de benodigde bestuurlijke aansturing vanuit Nederland ten aanzien van Hoofdrailnet concessie (doorrijden naar Duitsland) en de raakvlakken met de termijnen waarop, en de procedures waarmee de Duitse relevante concessies opnieuw in de markt worden gezet.

265
Vraag:
Wanneer komt het wetsvoorstel waarin uitbreidingsmogelijkheden voor de handhaving van voertuigeisen voor bromfietsen zijn opgenomen naar de Kamer?

Antwoord:
De voorbereiding van de wetgeving is in gang gezet. Ik wil echter van de gelegenheid gebruikmaken om tegelijk wat andere aspecten mbt toezicht

en handhaving te verbeteren, wat tot een lichte vertraging heeft geleid. Ik verwacht het wetsvoorstel eind 2016 naar uw Kamer te kunnen sturen.

266
Vraag:
Wat waren de uitkomsten van de workshop die door de Staatssecretaris van Economische Zaken samen met het PBL georganiseerd is, over de mogelijkheid om natuuraspecten in maatschappelijke kosten-batenanalyses op te nemen? Bent u bereid de Kamer hier uitgebreid separaat per brief over te informeren?

Antwoord:
De workshop van deskundigen is een stap in het traject om te komen tot een werkwijzer voor behandeling van natuuraspecten bij MKBA's en is vooral gericht op het identificeren van de benodigde uitwerkingspunten in de werkwijzer en de beste werkwijze voor de opstelling van de werkwijzer. Deze workshop zal plaatsvinden begin november 2015.
Op basis van de resultaten van de workshop zal het werkproces voor de daarna op te stellen werkwijzer worden ingericht.
De werkwijzer zelf zal ook aan de Tweede Kamer worden gezonden, maar het ligt niet voor de hand om de Kamer separaat uitgebreid te informeren over de workshop als een tussenstap in het werkproces.

267
Vraag:
Wanneer komt het conceptwijzigingsbesluit over gewasbeschermingsmiddelen buiten de landbouw (naar aanleiding van de motie-Van Gerven op Kamerstuk 27 858 nr. 241) naar de Kamer?

Antwoord:
De motie (Kamerstuk 27 858 nr. 241) verzoekt de uitzonderingen op een verbod voor «gebruik van gewasbeschermingsmiddelen met glyfosaat voor niet-commerciële doeleinden» zo beperkt mogelijk te houden. Op 8 juni 2015 (Kamerstuk 27 858, nr 315) is het betreffende ontwerpbesluit met het verbod aan uw Kamer toegestuurd.

Uitzonderingen op het verbod worden niet geregeld in het ontwerpbesluit, maar in een ministeriële regeling. Het streven is daarbij om uitzonderingen in omvang en tijd zo beperkt mogelijk te houden. Om die reden wordt gewerkt aan Green Deals met de recreatie- en sportsector.

268
Vraag:
Wanneer wordt de Kamer geïnformeerd over de voortgang van taxi-experimenten in grootstedelijk gebied (naar aanleiding van de motie-Hoogland/Visser op Kamerstuk 23 645, nr. 600)?

Antwoord:
De Kamer ontvangt uiterlijk in oktober een brief, waarin de Kamer wordt geïnformeerd over de voortgang van de toezeggingen van de Staatssecretaris voortvloeiend uit de evaluatie taxibeleid, waaronder de aangekondigde experimenteerruimte.

269
Vraag:
Hoe kan de motie-Jacobi/Aukje de Vries (Kamerstuk 31 409, nr. 84), die de regering verzoekt voor 1 september 2015 te komen met korte termijnoplossingen voor de vaargeul Holwerd-Ameland, medio september 2015 nog steeds in voorbereiding zijn? Welke stappen zijn op dit dossier inmiddels concreet gezet?

Antwoord:
Tijdens het AO scheepvaart heb ik u medegedeeld dat ik niet alle kortetermijnoplossingen voor 1 september in beeld kan brengen. Op 28 september heeft de Kamer hierover een brief van mij ontvangen. Er is inmiddels een start is gemaakt met het open plan proces. Er is hiervoor een externe procesbegeleider gezocht die begonnen is om de problematiek en de oplossingen in beeld te brengen

270
Vraag:
Wanneer ontvangt de Kamer meer informatie over de uitvoering van de motie-De Boer/Jacobi op Kamerstuk 31 409, nr. 86 over huisvuil in de scheepvaart?

Antwoord:
De uitvoering van de motie wordt meegenomen in de evaluatie van het abonnementensysteem voor de binnenvaart. Aan uw Kamer heb ik toegezegd deze evaluatie in juni 2016 aan te bieden. Op korte termijn zal ik met vertegenwoordigers van de binnenvaartbranche bespreken welke elementen onderdeel uitmaken van de evaluatie.

271
Vraag:
Wat is de stand van zaken ten aanzien van de uitvoering van de motie-De Boer/Jacobi op Kamerstuk 31 409, nr. 87?

Antwoord:
Naar aanleiding van de motie zijn in het kader van de actieagenda Maatwerkaanpak-Logistiek een tweetal onderzoeken gestart naar de werkwijze en knelpunten in het toezicht en het laboratoriumonderzoek. Zodra de onderzoeksresultaten beschikbaar zijn, zult u daarover worden geïnformeerd. Daarnaast is naar aanleiding van mijn toezegging daaromtrent tijdens het AO Scheepvaart van 23 juni 2015 een afspraak gepland met het importerende bedrijfsleven om concrete casussen te bespreken waarin de toezichtstarieven tot ongewenste situaties leiden, zodat voor die specifieke gevallen naar concrete oplossingen kan worden gezocht. Over de precieze vervolgstappen wordt u binnenkort nader geïnformeerd.

272
Vraag:
Is het vervolgonderzoek over cabotage en voldoende instrumenten bij de ILT inmiddels afgerond? Zo ja, wat waren de uitkomsten?

Antwoord:
Het onderzoek heeft iets meer tijd gevergd om alle data te verzamelen. Het rapport bevindt zich in een afrondende fase. De Kamer wordt nog dit jaar geïnformeerd.

273
Vraag:
Wat is de voortgang van de sanering van historisch afval bij Petten?

Antwoord:
Sinds de ingebruikname van de Hoge Flux Reactor (HFR) in Petten in 1961 is radioactief afval gevormd. Dit «historisch afval» is voor het belangrijkste deel opgeslagen in de speciaal daarvoor ingerichte opslagfaciliteit voor radioactief afval, de Waste Storage Facility (WSF). Op grond van de Kernenergiewetvergunning heeft NRG een programma opgesteld dat toeziet op het beheer en de afvoer van het op de locatie aanwezige «historische afval». In de brief aan uw Kamer van 13 oktober 2014

(Kamerstuk 32 645, nr. 62) is de voortgang tot dat moment vermeld. Tot en met juli 2015 zijn 49 vaten met afval door NRG gesorteerd, gescheiden en omgepakt. De afvoer van het grootste deel van de vaten uit de WSF dient volgens de vergunning uiterlijk 31 december 2017 te zijn gerealiseerd. De werkzaamheden zijn vertraagd waardoor nu al vaststaat dat die termijn niet zal worden gehaald. NRG heeft op 30 april 2015 bij de ANVS een bijgestelde versie ingediend van het projectplan voor de afvoer van het historisch radioactief afval en een nieuwe einddatum voorgesteld. NRG geeft in de plannen een verwachte einddatum voor het afvoeren van het historisch afval van 31 december 2022 aan. Met het oog op de betrokken belangen en de robuustheid van de beoordeling maakt de ANVS bij de beoordeling gebruik van de kennis en ervaring van een onafhankelijke commissie van externe deskundigen. Binnenkort zal ANVS een beslissing uitbrengen op het verzoek van NRG om goedkeuring van het geactualiseerde projectplan. Daarna zal NRG een aanvraag voor een wijziging van de Kernenergiewetvergunning indienen.

274
Vraag:
Wat is de voortgang bij de uitvoering van de stressmaatregelen in Borssele?

Antwoord:
EPZ, de vergunninghouder van de kerncentrale Borssele, rapporteert ieder kwartaal aan de ANVS over de voortgang van de uitvoering van de stresstestmaatregelen. Inmiddels zijn 12 kwartaalrapportages ontvangen. Ook houdt de ANVS toezicht op de voortgang van de uitvoering. In de brief aan uw Kamer van 19 december 2014 (Kamerstuk 25 422, nr. 119) is vermeld dat de meeste acties afgerond zijn of op schema lopen. Voor een aantal acties heeft de ANVS ingestemd met aanpassing van de planning ten opzichte van de oorspronkelijke planning. In het bijzonder voor de studies naar het seismische risico en de daaraan gerelateerde maatregelen is ingestemd met een aangepaste planning omdat de studies complex zijn gebleken door o.a. de onzekerheden in de wetenschappelijke modellen (met name voor gebieden met lage seismiciteit zoals Zeeland), en de verschillende inzichten van wetenschappers.

275
Vraag:
Wat is de voortgang van het afsluiten van stations voor onbevoegden, zeker gezien de recente gebeurtenissen bij de Thalys?

Antwoord:
NS heeft het in gebruik nemen van de poortjes op stations versneld. Gemeenten hebben gehoor gegeven aan de oproep van IenM om mee te werken aan de zorgvuldige maar versnelde in gebruik name van de poortjes. In totaal zijn er nu op 49 stations poortjes in gebruik genomen. Zoals reeds toegezegd tijdens het AO OV, OV-chipkaart en Taxi van 28 mei jl. informeer ik u nog nader over de ontwikkelingen omtrent en effecten van het sluiten van poortjes op stations. U ontvang deze informatie tijdig voor het AO OV, OV-chipkaart en Taxi van 11 november a.s.

276
Vraag:
Wanneer komt de brief naar de Kamer inzake de berekeningen ten aanzien van de 18.000 kuub bij Lobith, met daarbij betrokken de relevante rapporten?

Antwoord:
Ik verwacht begin november de brief inzake de berekeningen ten aanzien van de 18.000 m^3 bij Lobith, met de daarbij betrokken relevante rapporten, naar de Kamer te versturen.

277
Vraag:
Hoe verhoudt de eerste tussenrapportage van de ILT over het verbeterprogramma prestatiegerichte onderhoudscontracten (PGO) bij ProRail zich tot de twee PWC-rapporten over fouten bij aanbesteding en tekorten op toekomstige onderhoudsbudgetten?

Antwoord:
De tussenrapportage van de ILT heeft geen relatie met de genoemde PwC rapporten. De ILT rapporteert over de voortgang die ProRail boekt bij het oplossen van de tekortkomingen die de ILT constateerde in haar onderzoek naar prestatiegericht onderhoud uit december 2013 (Kamerstuk 29 984, nr. 466). Deze tekortkomingen hadden betrekking op 1. het ontwikkelen van concretere afkeurnormen voor spooronderhoud, 2. het beter borgen van het proces bij afwijking van deze normen en 3. het verbeteren van het zicht op de fysieke staat van de infrastructuur.

Het rapport van PwC in opdracht van de raad van commissarissen ProRail over de aanbesteding van de vier PGO pilotcontracten ging specifiek over het onderhands verlengen van de looptijd van deze pilotcontracten. Dit rapport ging niet in op het verbeterprogramma PGO. Het PwC rapport in opdracht van het ministerie over de doorlichting van de financiële meerjarenreeksen van ProRail voor beheer, onderhoud en vervanging gaat over de financiele aspecten van beheer, onderhoud en vervanging van het spoor. Het kleinschalig onderhoud dat via de PGO contracten wordt uitbesteed is daar een onderdeel van, maar de doorlichting ziet niet op de voortgang van het verbeterprogramma. Wel signaleert PwC een financieel risico bij de huidige en verdere vertraging van de invoering van PGO.

278
Vraag:
Wanneer kan de Kamer concrete stappen verwachten over de organisatie van de grensoverschrijdende spoortop?

Antwoord:
De provincies zijn uitgenodigd om hun suggesties te doen voor invulling van deze spoortop. Deze heb ik onlangs ontvangen, net als suggesties van andere (spoorse en maatschappelijke) partijen. Op 2 oktober 2015 is de spoortop onderwerp van gesprek aan de Landelijke OV & Spoortafel. Spoedig daarna wordt de opzet en timing van de spoortop – samen met de betrokken partijen – vastgesteld.

279
Vraag:
Aan wie komt de subsidieregeling Milieuzonering ten goede? Hoe wordt de effectiviteit van deze regeling gemonitord?

Antwoord:
Binnenkort start naar verwachting de vervangingsregeling voor bestelauto's, welke loopt tot 1 januari 2017. Deze regeling is gericht op ondernemers gevestigd in grensgemeenten van NSL-gemeenten die een milieuzone voor bestelauto's hebben ingevoerd. Gelet op de korte looptijd wordt de regeling eerst na afloop geëvalueerd. Overigens wordt op dit

moment bezien of de regeling voor openstelling nog aanpassing behoeft, gezien de fraude bij Volkswagen.